

care din 1972, pilotul Bobby Unser, câștigător al mai multor ediții, a reușit să acopere un tur de pistă cu 316 km/oră, viteză medie neatinsă încă în nici un Mare Premiu de formula 1.

Pe autodromul din Statul Indiana, accidentele se țin lanț. În 1971 au avut loc patru ciocniri spectaculoase, de pe urma cărora au fost grav rănite 20 de persoane. Prima victimă a fost un ziarist argentinian, lovit cu putere de mașina starterului, în care se afla și cosmonautul John Gleen. La antrenamentele pentru ultima ediție, pilotul Jim Malloy a pierdut controlul bolidului său și a intrat cu 300 de kilometri pe oră în zidul de protecție. Rezultat: Malloy a murit pe loc. La mijlocul cursei din 1972, un alt alergător. Mike Mosley, a derapat într-un viraj și mașina a luat foc. Pilotul s-a ales cu arsuri grave.

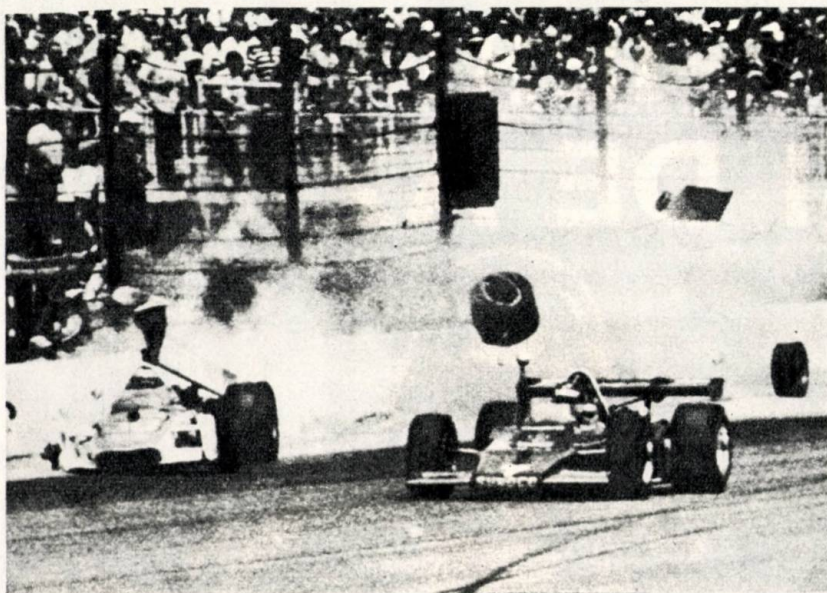
Sînt interesante opiniile unor mari alergători despre întrecerea de la Indianapolis. Jackie Stewart declară: «Cel mai important lucru la Indy este să gonești nebunește și să te păzești de ceilalți concurenți, care pot oricînd să intre în tine. Pentru un pilot european cursa nu este interesantă decît sub aspect financiar. Dar oare la aceasta trebuie să se reducă esența sportului automobilistic?»

Cheltuielile făcute de constructorii americani pentru cursa de 500 de mile sînt fabuloase. O mașină Eagle, pentru ediția din 1972, a costat aproape cît prețul unui avion de capacitate mijlocie. Aceste eforturi financiare au în cel mai înalt grad scopuri publicitare și sînt acoperite din fondurile de reclamă ale unor firme.

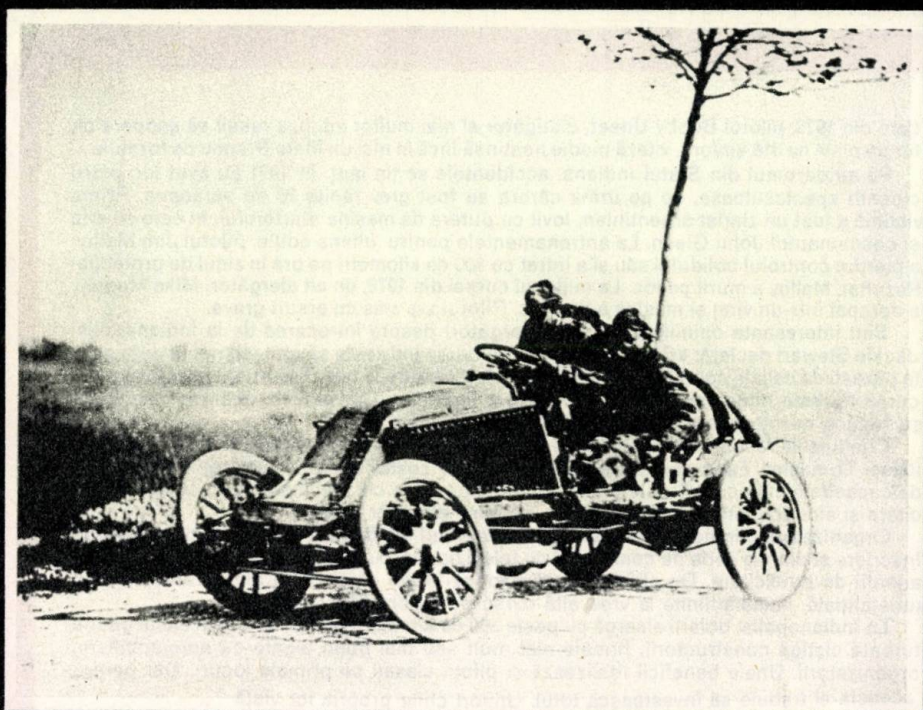
Organizatorii competiției realizează mari venituri din biletele de intrare, din taxele de înscriere și dintr-o serie de combinații cu televiziunea, cu cinematografia sau cu diferite agenții de publicitate. De altfel, așa se explică faptul că ei oferă alergătorilor premii substanțiale, nemaîntîlnite la vreo altă cursă de automobile.

La Indianapolis, dolarii aleargă cu peste 300 de kilometri pe oră. Și din această goană turbată cîștigă constructorii, firmele mai mult sau mai puțin legate de automobilism, organizatorii. Unele beneficii realizează și piloții clasati pe primele locuri. Dar pentru aceasta ei trebuie să investească totul. Uneori chiar propria lor viață.

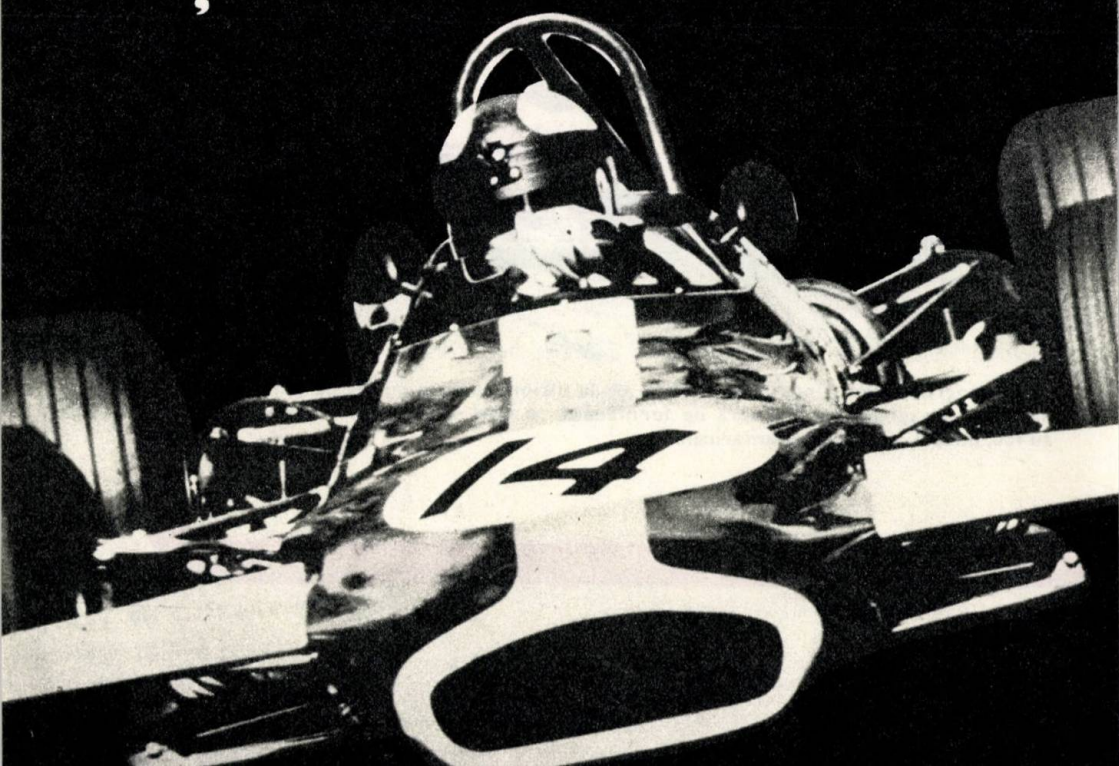
Dan VASILIU



În fotografia din stînga sus: aspect de la ultima ediție a cursei de la Indianapolis. Imaginea de deasupra ne furnizează o idee asupra ciocnirilor ce au loc, uneori, pe circuitul american.



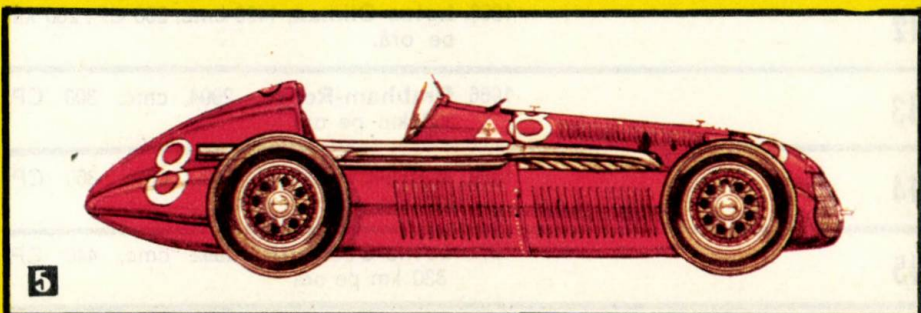
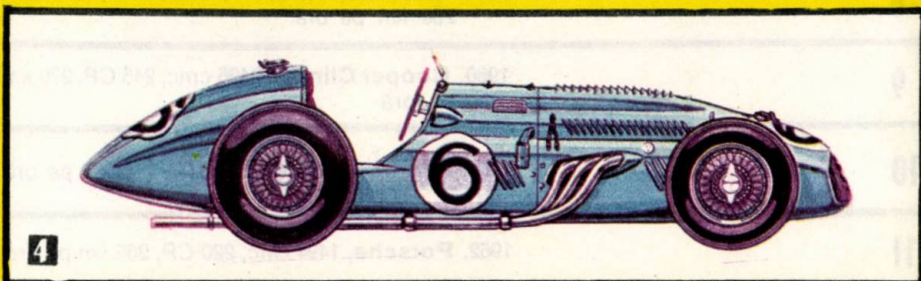
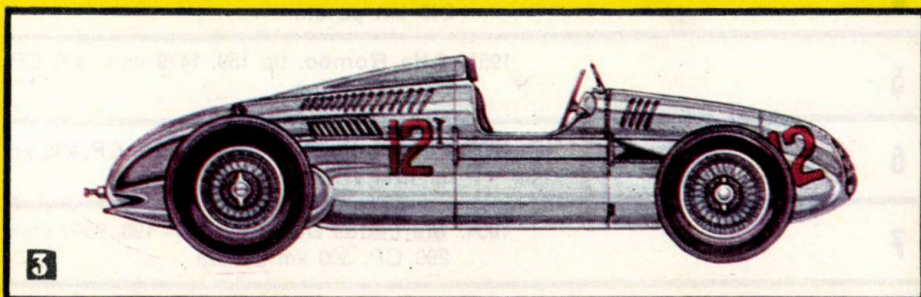
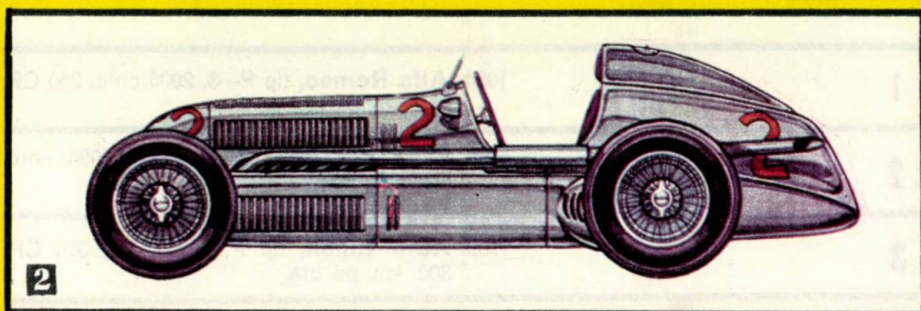
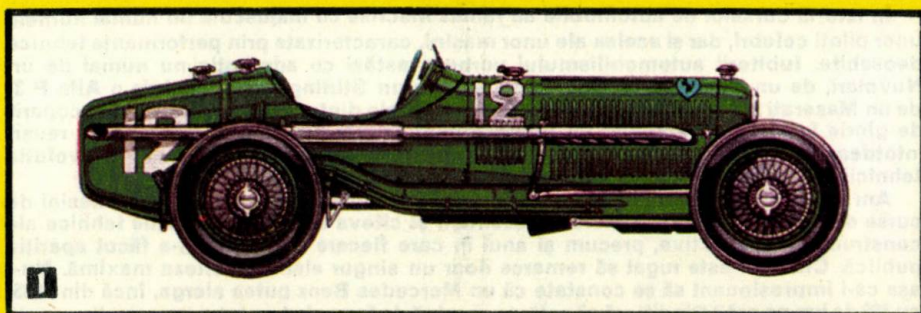
VEDETE DE IERI ȘI DE AZI

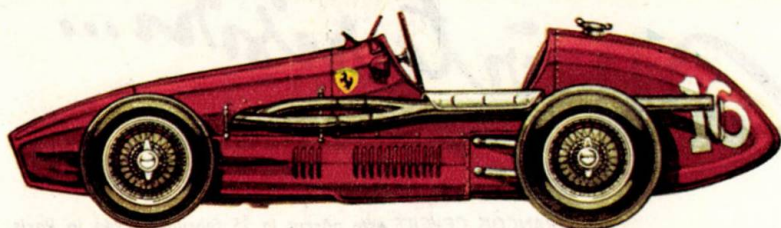


În istoria curselor de automobile au rămas înscrise cu majuscule nu numai numele unor piloți celebri, dar și acelea ale unor mașini, caracterizate prin performanțe tehnice deosebite. Iubitorii automobilismului vorbesc astăzi cu admirație nu numai de un Nuvolari, de un Varzi, de un Caracciola sau de un Stirling Moss, ci și de o Alfa P 3, de un Maserati 250 F, ori de un Cooper-Climax. Unele dintre aceste mașini s-au acoperit de glorie în curse, acumulând un impresionant număr de victorii; altele n-au reușit întotdeauna acest lucru. Toate însă au reprezentat momente importante în evoluția tehnicii de curse, în istoria automobilismului competițional.

Am selectat pentru amatorii de piese rare 15 fotografii colorate ale unor mașini de curse de ieri și de astăzi. Alăturat, prezentăm și câteva din caracteristicile tehnice ale construcțiilor respective, precum și anul în care fiecare dintre ele și-a făcut apariția publică. Cititorul este rugat să remarce doar un singur element: viteza maximă. Nu-i așa că-i impresionant să se constate că un Mercedes Benz putea alerga, încă din 1935, cu 300 de km pe oră? Gândiți-vă că astăzi o mașină de formula 1 nu întrece cu mult această performanță!

1	1934. Alfa Romeo , tip P—3, 2905 cmc, 250 CP, 240 km pe oră.
2	1935. Mercedes Benz , tip W—25, 3990 cmc, 600 CP, 300 km pe oră
3	1939. Auto Union , tip P, 2990 cmc, 370 CP, 300 km pe oră.
4	1947. Talbot , tip Lago, 4485 cmc, 250 CP, 240 km pe oră.
5	1951. Alfa Romeo , tip 159, 1479 cmc, 400 CP, 300 km pe oră.
6	1953. Ferrari , tip 500, 1985 cmc, 200 CP, 240 km pe oră.
7	1954. Mercedes Benz , tip W — 196, 2500 cmc, 290 CP, 300 km pe oră
8	1957. Maserati , tip 250 F, 2494 cmc, 270 CP, 280 km pe oră.
9	1960. Cooper Climax , 2495 cmc, 245 CP, 270 km pe oră
10	1961. Ferrari , 1476 cmc, 190 CP, 260 km pe oră.
11	1962. Porsche , 1494 cmc, 220 CP, 265 km pe oră.
12	1963. Lotus-Climax , 1496 cmc, 200 CP, 260 km pe oră.
13	1966. Brabham-Repco , 2994 cmc, 300 CP, 300 km pe oră.
14	1969. Matra-Cosworth , 2992 cmc, 360 CP, 320 km pe oră
15	1972. Lotus-Cosworth , 2992 cmc, 440 CP, 330 km pe oră

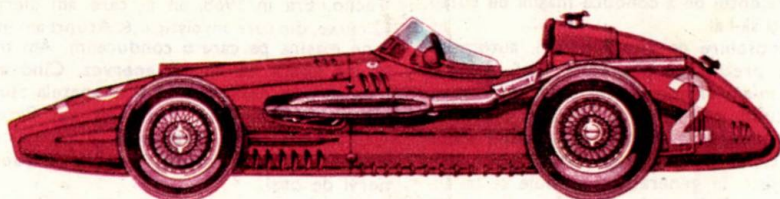




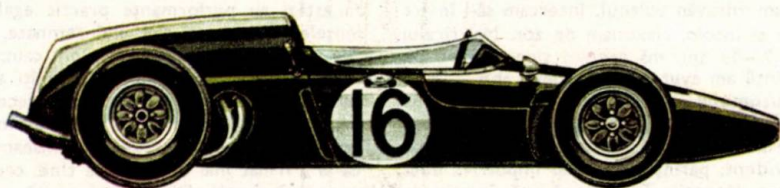
6



7



8



9



10

(Continuare in pag. 106)

Mărturisiri...



FRANÇOIS CEVERT este născut la 25 februarie 1944 la Paris. Înalt de 1,83 m, cântărind 84 kg, Cevert iubește, pe lângă automobilism, schiul și muzica. După ce a câștigat, în 1966, competiția «Volant Shell», a debutat în anul următor în F3 cu o mașină Alpine. Pe grila de start a campionatului mondial și-a făcut apariția în 1970, la volanul unei mașini March. A devenit campion al țării sale de două ori: în 1968 (F3) și 1971 (F1 și F2). Tot în 1971 a câștigat Marele Premiu al S.U.A. și a terminat campionatul mondial pe locul al treilea, cu o mașină Tyrrell. Este unul din cei mai talentați alergători din tîndra generație.

«Pentru a deveni un pilot de talia lui Jackie Stewart — mărturisește Cevert — trebuie să te naști cu un dar natural, așa cum Rubinstein s-a născut cu darul pentru pian. Poți să ai în ființa ta talentul de a conduce mașini de curse, sau nu poți să-l ai.

Spre deosebire de alte sporturi, automobilismul nu pretinde o pregătire fizică specială. Personal m-am antrenat pentru întărirea mușchilor gîtului, pentru că la început, din cauza forței centrifuge, în viraje, nu puteam să-mi tin bine capul pe umeri și terminam cursele foarte obosit. În general, nu trebuie să te antrenezi în mod deosebit. Este necesar însă să te găsești într-o perfectă stare de sănătate, să duci o viață normală, lipsită de excese.

Am iubit întotdeauna automobilele, mi-a plăcut să le conduc. Copil fiind, așteptam cu nerăbdare ca tatăl meu să se întoarcă acasă cu mașina; atunci mă urcam pe genunchii lui, prindeam zdravăn volanul, încercam să-l învîrt încoace și încolo, claxonam de zor. Mai tîrziu, pe la 12—13 ani, mă așezam singur la volan.

Mai întîi am avut o motocicletă, apoi primul meu automobil — un Panhard junior. După ce m-am întors din armată, am dorit cu tot dinadinsul să mă lansez în cursele automobilistice. Evident, părinții mei erau împotriva unei asemenea intenții. Trebuia să mă înscriu la școala de pilotaj sportiv, dar nu aveam bani. Am început să lucrez pentru a câștiga suma necesară. În viață nu se poate reuși decît prin eforturi.

Am fost adeseori întrebat: ce rol are traiectoria în timpul unei curse? Traectoria este foarte importantă, ea este linia ideală pe care trebuie să te înscrii pentru a trece cu cea mai mare viteză posibilă într-un anumit viraj. Găsirea traiectoriei ideale înseamnă talent, sensibilitate și tocmai prin aceasta se deosebesc piloții între ei. Trebuie să simți exact viteza limită pînă la care se poate merge, fără a pierde aderența; este necesar să găsești viteza limită de intrare, de trecere și de ieșire din viraj. Trebuie să frînezi cît mai tîrziu, în așa fel încît să parcurgi o distanță cît mai lungă

cu cea mai mare viteză posibilă. De fapt, acesta este însuși principiul de bază al curselor.

Îmi amintesc bine prima mea victorie, în cursele de formula 3, la Montlhery, pe o mașină Tecno. Era în 1968, an în care am alergat în 12 curse, din care am câștigat 6. Atunci am învățat bine mașina pe care o conduceam. Am învățat să mă «bat», să nu mă enervez. Cînd ești în fruntea unei curse și cînd ai în spatele tău alergători de talia unui Fittipaldi sau Peterson, cînd aceștia merg aproape lipiți de mașina ta, cînd n-ai timp să răsuflî, îți trebuie adevărați nervi de oțel.

Este foarte neplăcut să ai un adversar în spate; nu știi niciodată dacă nu cumva tu îl ții pe loc și nu-l lași să te depășească sau dacă nu cumva el nu trece în față pentru că se găsește la limita posibilităților.

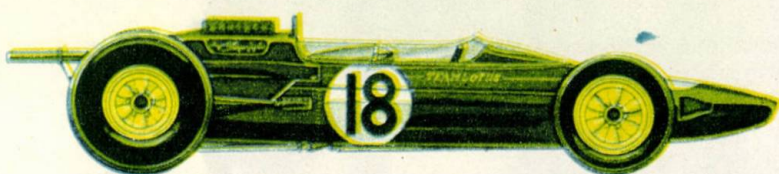
Depășirea este dificilă. Nu poți «dubla» un adversar în linie dreaptă, deoarece mașinile de astăzi au performanțe practic egale; diferențele de putere sînt neînsemnate. Nu se poate face depășirea în viraje din cauza traiectoriei de care am amintit; dacă îți alegi altă traiectorie decît partenerul de întrecere riști să pierzi din viteză. Rămîne să frînezi mai tîrziu decît adversarul tău; aceasta înseamnă însă că el a frînat mai devreme ca tine, ceea ce nu se prea întîmplă. Din această cauză, vezi adeseori un pilot mergînd în «coada» celui alt și spectatorii zic: «de ce nu-l depășește, ce mai așteaptă?». E simplu: nu-l depășește pentru că nu poate.

Cursele sînt și tragice uneori. Îmi vine în minte Marele Premiu al Olandei, din 1970. Atunci a murit Piers Courage. Tot timpul cursei, casca lui a stat în mijlocul pistei. Noi treceam pe lângă ea și știam că Piers a murit... În același an, eram la Monza cînd a plecat dintre noi și Jochen Rindt. Chiar eu am făcut atunci un spectaculos «tête-à-queue», la peste 300 de km pe oră. Sînt conștient că mi-am ales o meserie grea, plină de riscuri. Dar vă rog să mă credeți: iubesc viața și n-am nici un chef să mor!»





11



12



13



14



15

CINE A FOST CEL MAI MARE

S-au dus de multe ori discuții și se vor duce mereu asupra unui subiect interesant: cine a fost cel mai mare automobilist al tuturor timpurilor?

Un răspuns corect este foarte greu de dat, avînd de ales între mulți candidați printre care se numără Nuvolari, Varzi, Caracciola, Jim Clark, Fangio, Ascari, Stirling Moss, J. Stewart, J. Ickx.

Nici noi nu ne-am putea decide asupra unei ierarhii valabile, deoarece în această problemă există foarte multe puncte de vedere contradictorii.

De asemenea, nici termenii de comparație nu pot fi corespunzători, mai ales între piloții dinainte de război și cei din perioada 1950—1972.

Iată, însă, că în această chestiune un ziarist belgian a avut o idee reușită, care s-ar părea să constituie un criteriu mai sănătos decît discuțiile bazate pe impresii

subiective.

Criteriul propus constă în a calcula procentul victoriilor raportat la numărul total de participări la cursele importante (Grand Prix-uri).

Astfel, deși regretatul Jim Clark reușește să atingă cifra record de 25 GP cîștigate, totuși procentul de victorii nu se ridică decît la 34%, ceea ce îl clasează pe locul 3.

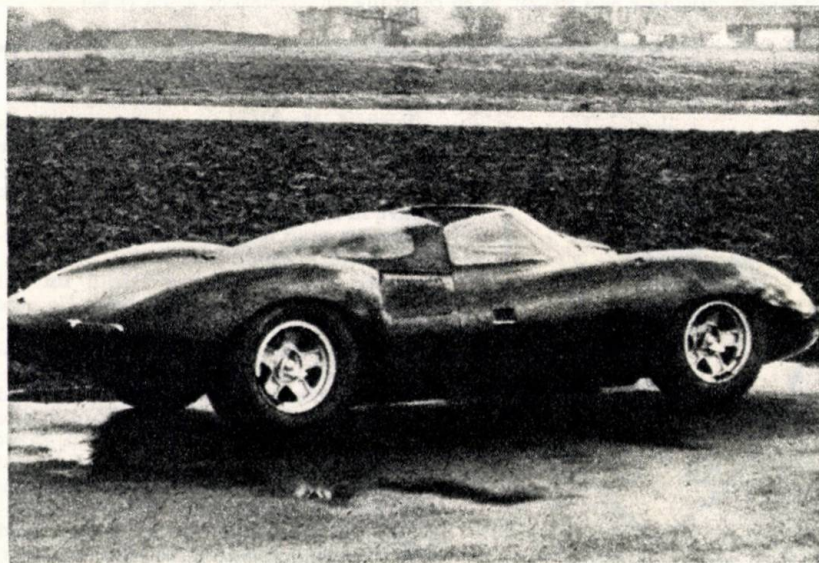
Primul clasat pe baza acestui criteriu este J.M. Fangio care a realizat procentul de 42% victorii în G.P., ceea ce înseamnă că a cîștigat aproape jumătate din marile curse la care s-a prezentat la start.

Pe locul 2 îl găsim pe excelentul Alberto Ascari, care a realizat 37% victorii. Pe locul 3, Jim Clark cu 34%; Jackie Stewart vine pe locul 4 cu procentul de 26%. După acesta, urmează în ordine: Stirling Moss 24%; E. Fittipaldi 20%, Jacky Ickx 17% etc.

JAGUARUL CARE N-A ALERGAT NICIODATĂ

După șapte ani de la realizarea în mare secret a primului Jaguar de competiții cu motor de 12 cilindri în V, departamentul tennic al uzinei respective a dezvăluit presei știrea «senzațională» că această mașină n-a alergat niciodată într-o competiție. Iată cîteva date tehnice ale automobilului: motorul central 87×70 mm, 4991 cmc, 502 CP la 7600 rot/min., cutie cu 5 viteze.

La încercările pe pista MIKA din Anglia, gen Le Mans, această mașină cu caroseria de două locuri (vezi fotografia) a realizat viteza medie pe tur de 261 km/oră, ceea ce spune mult. Nu s-au dat lămuriri asupra motivului pentru care nu s-a prezentat niciodată la start.



ISTORIOARE MOTORIZATE

PIPA ȘI BUGATTI-UL LUI CLOSS

Înginerul Vincențiu Closs, mare animator al sportului cu motor, președinte al Moto-Clubului din Brașov, avea prin anii 1930 o rablă de mașină, care era totuși un... Bugatti. Calul de curse, devenit gloabă, urla și necheza tot timpul, dar mai ales la schimbarea vitezelor. Întrebat de ce nu-și ia o mașină mai acătării, cunoscutul automobilist răspunde: «După ziua de lucru în uzină, simt nevoia să mă distrez cu ceva în genul șahului, să rezolv niște probleme care să mă izoleze de preocupările de serviciu. Or, fiecare schimbare de viteză la Bugatti este o problemă, pe care sînt foarte bucuros cînd o rezolv. Cu o mașină modernă, aș mai avea aceeași plăcere?».

Într-o bună zi, Closs apărură cu coada pipei sale înădădită cu un tub de cauciuc roșu din laborator. Surprinzîndu-ne intenția de a-i face cadou o pipă nouă, ne declară categoric că

instrumentul de fumat nu se ruptese, ci fusese special modificat de el. Suspensia dură a Bugatti-ului, zdruncinăturile provocate de pavajul Brașovului, ca și de pe vechiul drum spre Poiana, unde se plimba de preferință, îi dădeau dureri de dinți din cauza oscilațiilor pipei. De aceea, se hotărîse să monteze o «suspensie» suplimentară între coada și capul pipei.

Closs nu voia în ruptul capului să se despartă de această pipă, care îl însoțise prin anii 1911—12, cînd concurase cu o motocicletă NSU în vestitul Tourist Trophy din Insula Man. Cu aceeași pipă se prezentase la un concurs din străinătate, avînd caroseria mașinii montată invers, așa încît, spre nedumerirea, spaima sau hazul spectatorilor, părea că toată evoluția automobilului se face în marșarier.

...SA ÎNTÎMPLAT PE VALEA PRAHOVEI

Prin 1945, Petre Cristea făcea curse pe traseul București-Brașov și retur, cu un vechi Cadillac transformat în microbuz. O dată, plecînd de la Brașov, ajunge din urmă, aproape de Timiș, un cetățean beat, care trăgea din cînd în cînd dintr-un ulcior, ținut în mîna stîngă, spre mijlocul șoselei. Claxonat insistent, vesitul pieton nu voia nicidecum să se retragă spre margine, pentru a lăsa automobilul să treacă. În această situație, P. Cristea n-a mai ezitat: cum barele de șoc și aripile mașinii erau foarte solide, iar farurile montate mai central, a ținut și a trecut pe lîngă recalcitrant, lovindu-i ulciorul ținut la distanță de corp. A fost o scenă de neuitat — să fi văzut figura uimită a bețivului, rămas numai cu toarta în mîna, pe care continua să o ducă la gură, neputînd să creadă că restul clondirului, cu neprețuita băutură, dispăruse misterios!

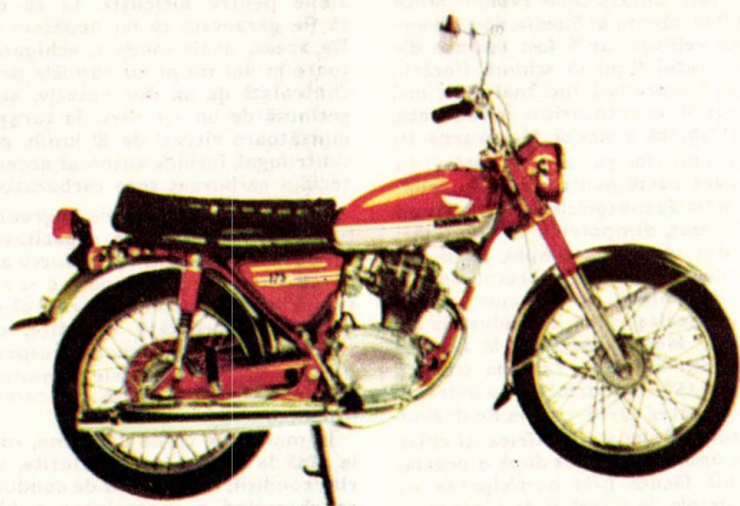
Deși această întîmplare ne-a amuzat, ea nu constituie un exemplu de imitat. (I. Ș.)

LEGENDA UNEI STEME

Ferrari. Mașini care au adus satisfacția cîștigării atîtor Mari Premii și de care sînt împletite numele multor piloți celebri. Uneori alegorică, alteori simbol, stema apare în imaginația constructorilor ca sublimarea unui adevăr tehnic sau prefigurarea unei legende.

Stema lui Ferrari reprezintă un cal negru sărînd pe un cîmp galben. Ea este asemănătoare cu emblema care împodobește avionul lui Francesco Baracca, unul din cei mai mari piloți de vînațoare italieni din primul război mondial. Reluînd imaginea, Ferrari n-a făcut o combinație sau un plagiat. Însăși mama eroului, căzut la Montello în 1918, i-a sugerat celebrului constructor să zugrăvească pe mașinile sale această stemă. Din 1923 el a adoptat-o: un cal negru sărînd, pe un fond galben-canon, culoarea orașului Modena.





CAI PUTERE PE DOUĂ ROȚI



Pe la începutul deceniului trecut, mulți s-au grăbit să anunțe dispariția motocicletei. Au fost lansate chiar zvonuri fanteziste, potrivit cărora în Suedia, spre exemplu, aceste vehicule ar fi fost retrase din circulație, statul dînd în schimb fiecărui posesor de motocicletă nici mai mult nici mai puțin decît un autoturism. În realitate, cunoscuta fabrică suedeză Husqvarna își continua producția, pe care o destina, în cea mai mare parte, pentru piața internă.

Construcția de motociclete pe plan mondial n-a încetat, dimpotrivă, în unele țări, s-a dezvoltat. Așa, de exemplu, producția japoneză de motociclete a trecut de trei milioane de unități anual, ajungînd ca mărimea pe același plan cu industria de autoturisme. Honda participă la această producție cam cu 60%, Yamaha cu 20% iar Suzuki cu 15%. Exportul lor se îndreaptă îndeosebi către țările în curs de dezvoltare, din sudul Asiei și din Africa, și chiar în Europa, unde s-au impus după o prealabilă reclamă făcută prin participarea cu succes la cursele de viteză și de motocros.

În prezent se poate vorbi de un interes renăscut pentru motociclete. Cauzele sînt de natură diferită. Este vorba mai întîi de congestionarea circulației în marile centre urbane, care determină pe mulți să recurgă la vehiculele cu două roți, pentru a se strecura mai rapid în traficul stradal. Din acest punct de vedere, o soluție originală o prezintă Olanda, unde motocicletele

ușoare, asistate de pedale, cu motor pînă la 50 cmc, sînt admise să meargă pe aleile pentru bicicliști. Li se cere însă să fie garantate că nu depășesc 40 km/h. De aceea, unele modele, echipate cu motoare în doi timpi, cu admisia prin carter controlată de un disc rotativ, au o clapă reținută de un arc care, la turația corespunzătoare vitezei de 40 km/h, prin efect centrifugal, închide automat accesul amestecului carburant spre carburator.

În Suedia motocicletele în greutate pînă la 75 kg, indiferent de capacitate, pot fi conduse fără permis. Acest lucru a făcut ca firma Husqvarna să capete o mare experiență în construcțiile ușoare și să producă, în limitele greutății amintite, chiar un 175 cmc. Din construcția respectivă au derivat ulterior modelele de motocros, care au cîștigat de multe ori campionatul mondial.

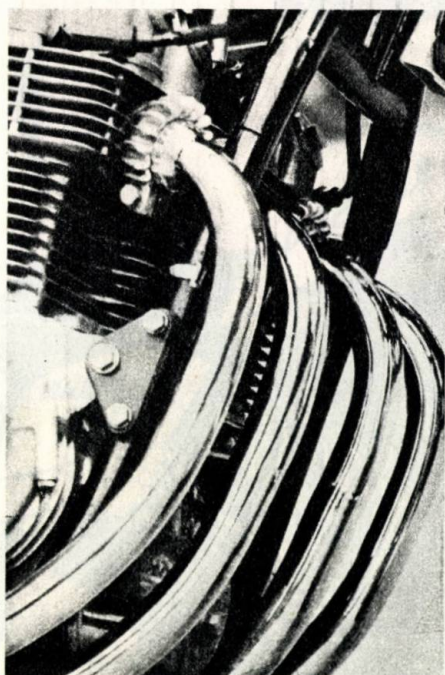
În mai toate țările din lume, motoretele pînă la 50 cmc pot fi folosite, sub diferite condiții, fără permis de conducere, ele reprezentînd o motorizare a bicicletei. Măsura îi favorizează pe tinerii de 14 sau 15 ani, care nu au încă acces la permisul de conducere, dar pot totuși utiliza astfel un vehicul cu motor. Aceasta explică răspîndirea mare a motocicletelor, a căror producție și perfecționare au format principala — și uneori unica — grijă a firmelor constructoare de motociclete. În Franța, spre exemplu, se produceau prin 1960, cam un milion de vehicule cu două roți, din care 99,7% aveau motoare sub 50 cmc. Cererea pentru motociclete mai mari, reprezenta doar cîteva zeci de mii de unități anual și era acoperită prin import, seriile respective fiind considerate, pe drept cuvînt, nerentabile.

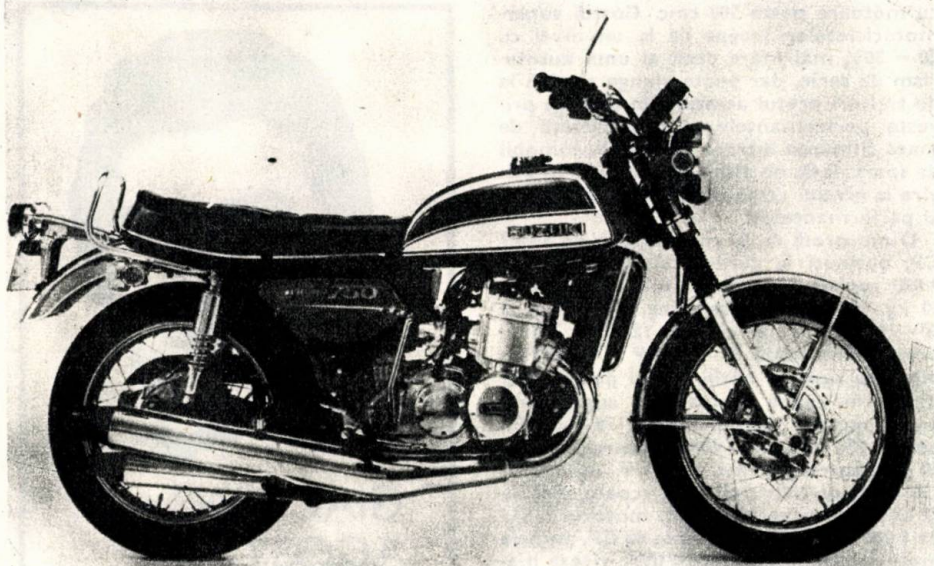
Abilitatea motocicletelor de a se strecura în traficul stradal a condus, începînd prin 1965, la o reluare a cererii de modele cu motoare de peste 50 cmc. Constructorii europeni, grăbiți să-și lichideze producția de motociclete mai mari, s-au văzut amenințați de cei japonezi, care au lansat pe piață modele la care s-au folosit soluții constructive aplicate la mașinile de curse. Ei știau foarte bine că motocicleta de curse de astăzi, dezbrăcată de unele artificii impuse de regulamentele sportive, nu poate fi altceva decît motocicleta de turism de miine.

Motoarele cu arbore cu came în cap, modelele în doi timpi cu distribuția controlată de valvă-disc rotativă și cu ungere automată și separată, cutiile cu cinci și șase viteze, frînele mari, duble, precum și alte soluții avansate, au devenit de uz curent la motocicletele japoneze actuale. Cu o desăvîrșită migală, s-a reușit ca toate aceste mecanisme, foarte complicate, să fie strînse în blocuri perfect etanșe, în așa fel încît motocicleta să poată fi condusă cu mînuși albe.

Constructorii europeni s-au concentrat, în ultimii ani, asupra unui alt domeniu din ce în ce mai solicitat: motocicletele de foarte mare capacitate, cu puteri echiva-

Honda 750 cmc





Suzuki 750 cmc; 3 cilindri, răcire cu apă, 67 CP la 6 500 rot/min, 214 kg, 185 km/h

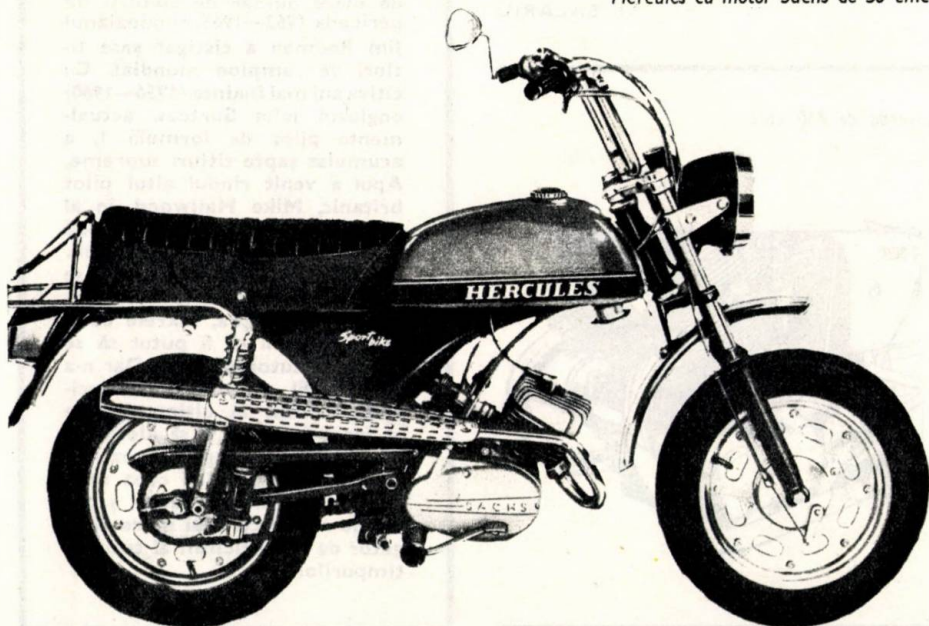
lindu-le pe acelea ale unui autoturism mediu, capabile să depășească viteza de 160 și chiar 220 km/h.

Moda monștrilor mecanici cu doi sau patru cilindri a contaminat pe mulți constructori europeni. Guzzi a lansat un model de doi cilindri în V, așezați transversal, cu cardan, iar B.M.W. a continuat calm producția modelelor sale de 500 și 750 cmc,

atingând un nivel de fabricație nemaîntîlnit altă dată. Japonezii au venit și ei cu modele de trei și patru cilindri, inspirate din exemplarele de curse.

Moda bolizilor cu două roți este în plin progres. În R.F. a Germaniei, spre exemplu, motoarele cu cilindrul pînă la 50 cmc au deținut cel mai mare procent la vînzări (peste 50%), după ele urmînd motocicletele

Hercules cu motor Sachs de 50 cmc



cu motoare peste 500 cmc. Costul super-motocicletelor începe de la un nivel cu 20 — 30% mai mare decât al unui autoturism de serie, dar poate ajunge și pînă la de trei ori prețul acestuia. În ceea ce privește performanțele, o motocicletă de mare cilindree întrece ușor un automobil de sport. Iată, de altfel, cîteva date cu privire la nivelul atins, din punctul de vedere al performanțelor.

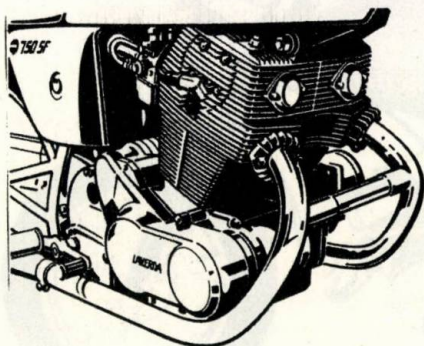
O motoretă de 50 cmc dispune de 5 — 7 CP, obținuți la turații ce merg pînă la 9 000 rot/min, greutatea fiind între 60 și 80 kg. Cu 100 cmc se ating 8 — 14 CP și 90 — 110 km/h, iar clasicul 125 cmc poate avea la dispoziție 10 — 18 CP (11 000 rot/min), cu care se obțin viteze pînă la 130 km/h. În cazul motoarelor superioare, performanțele obișnuite sînt: 30 — 32 CP pentru 250 cmc, 35 — 40 CP pentru 350 cmc, 60 CP pentru 500 cmc. Un M.V. Agusta de 750 cmc, cu patru cilindri, scoate pînă la 72 CP, în timp ce Münch, cu motorul NSU de 1 200 cmc, ajunge chiar la 88 CP, ambele motociclete putînd depăși ușor viteza maximă de 200 km/h.

În cazul motocicletelor de curse, performanțele au ajuns la valori impresionante: 300 CP/litru la un motor de 50 cmc, și aproape 200 CP/litru la unul de 500 cmc!

Producția mondială de motociclete a atins în 1971 în jur de 4,5 milioane unități, aproape 80% din această cifră revenind firmelor japoneze, cu Honda în frunte. Deci, departe de a fi «pe cale de dispariție», cum pretindeau unii cu un deceniu în urmă, motocicleta se găsește în prezent în plină expansiune. Ea completează, iar uneori suplinește cu succes serviciile aduse omului de automobil, în acest secol al vitezei, al grabei, al timpului care zboară și, mai ales, al traficului rutier sufocant.

I. SALARIU

Laverda de 750 cmc



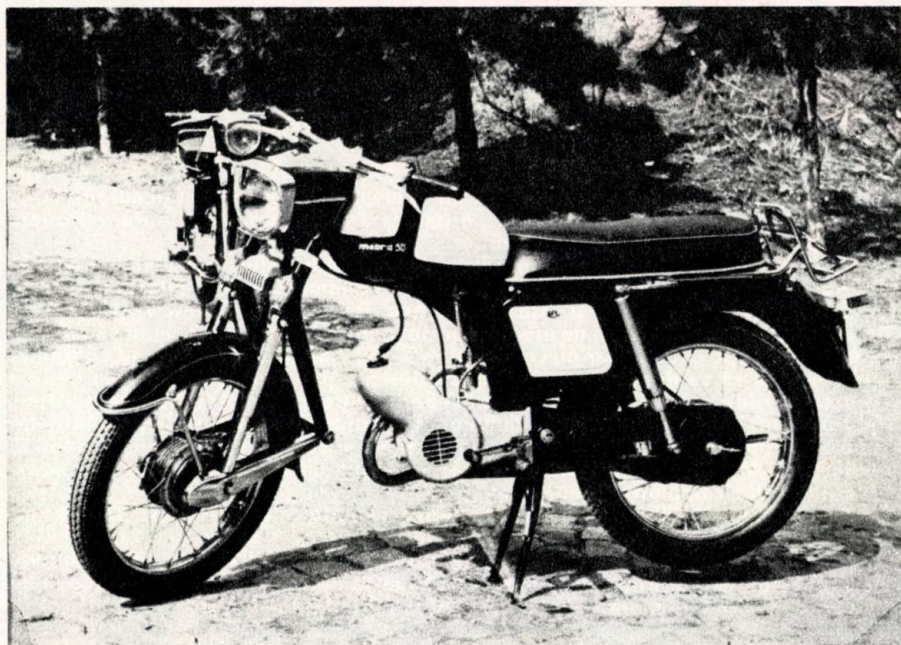
GIACOMO AGOSTINI

Dacă automobilismul l-a avut pe argentinianul Fangio, motociclismul și-a găsit un strălucit reprezentant în italianul Giacomo Agostini. Acest tînăr de 30 de ani — pe care natura l-a înzestrat nu numai cu un deosebit talent de alergător, dar și cu o frumusețe de zeu antic — a reușit să cîștige, din 1966 și pînă astăzi, 12 titluri de campion al lumii, la clasele 350 și 500 cmc, pe motociclete M.V. Agusta.

Performanța lui Agostini este unică în istoria motociclismului, pentru că nimeni pînă acum n-a reușit să acumuleze un atît de mare număr de victorii. În perioada 1962—1965, rhodezianul Jim Redman a cîștigat șase titluri de campion mondial. Cu cîțiva ani mai înainte (1956—1960) englezul John Surtees, actualmente pilot de formula 1, a acumulat șapte titluri supreme. Apoi a venit rîndul altui pilot britanic, Mike Hailwood, în al cărui palmares sînt înscrise nouă victorii în campionatele lumii.

Născut la Brescia, de unde se dau starturile în celebra competiție Mille Miglia, marele campion Agostini ar fi putut să se apuce de automobilism. Dar n-a făcut-o. El a preferat motocicleta. Invitat în ultima vreme să joace în filme și să alerge la automobilism, «Ago» a rezistat pe poziție, rămînînd ceea ce a reușit să devină în numai șapte ani de curse: cel mai mare alergător de motociclism al tuturor timpurilor.

MOBRA 50



Începînd din primăvara lui 1970, constructorii de la întreprinderea «6 Martie» Zărnești realizează în producție de serie motoreta «Mobra 50». Acest model se prezintă, față de predecesoarele sale — «Carpați» și «Carpați Super» — cu o serie de caracteristici tehnice și de exploatare mult îmbunătățite. Noul vehicul are o linie modernă, este mai ușor de condus și mai sigur în exploatare.

«Mobra 50» este echipată cu un motor de 50 cmc în doi timpi, monocilindric, înclinat la 30 de grade spre față, răcit forțat cu aer, care dă 4 CP la 7000 rot/min. Puterea motorului se transmite la roată printr-o cutie de viteze cu patru trepte. Instalația electrică este de 6 V/4, 5 Ah. Frînele sînt cu saboti interiori și tambur.

Constructiv, motoreta se compune dintr-un cadru robust din țevi de oțel sudate, de care se leagă toate celelalte elemente. Furca din față este de tip oscilant cu brațe lungi, realizată din țevi conicizate și ovalizate. Furca din spate este realizată din tablă ambutisată, asamblată prin sudură. Ambele suspensii cuprind arcuri elicoidale, tampoane de cauciuc pentru amortizarea șocurilor și amortizoare hidraulice.

«Mobra 50» cîntărește în jur de 80 kg, putînd suporta o sarcină maximă (două persoane) de pînă la 150 kg. Rezervorul de 12 litri îi asigură o autonomie de 500 km. Consum mediu: 2,5 l benzina la 100 km. Viteză maximă: 70 km pe oră.

Motoreta românească «Mobra» participă la competițiile sportive interne: campionatul republican de viteză pe circuit, campionatul de regularitate și rezistență, campionatul național de motocros. Sportivii noștri de la diferite cluburi și asociații au adus o serie de modificări acestui vehicul, sporindu-i simțitor performanțele. În mod practic, o motoretă «Mobra 50», preparată pentru campionatul de viteză, poate atinge pînă la 115 km pe oră.

Cu mult interes este așteptată noua variantă a motoretei «Mobra», aflată încă în probe la întreprinderea din Zărnești. Cîteva exemplare ale acestui nou model au debutat în campionatul de regularitate și rezistență al anului 1972 și rezultatele sînt promițătoare.

RALIURI

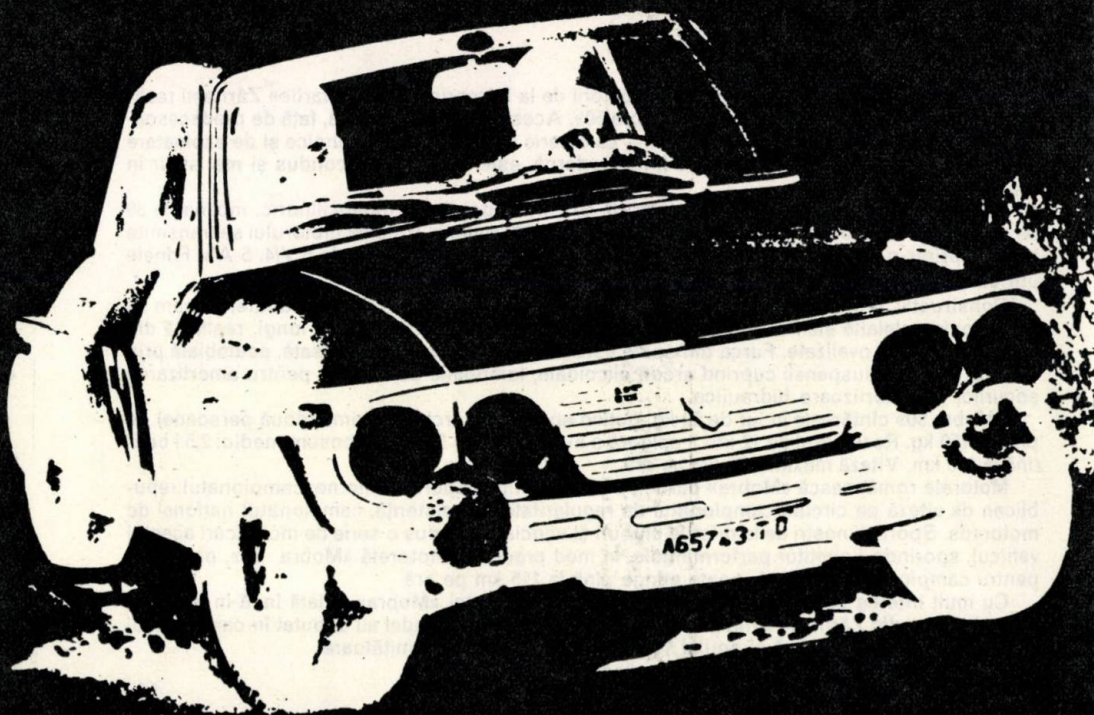
Putem spune, fără să greșim, că raliurile sînt cele mai vechi competiții automobilistice. Prima întrecere de «trăsuri fără cai», organizată în 1894 pe distanța Paris-Rouen, a fost, după cum se știe, un concurs rutier.

În primii ani ai secolului nostru, marile raiduri deveniseră un fapt obișnuit (Paris-Viena, Paris-Madrid), pentru ca, în 1907 și 1908, cîțiva temerari să se aventureze cu automobilele lor pe distanțe ce par și astăzi fantastice: Pekin-Paris și New York-Paris.

De-a lungul timpului, «capul de afiș» în sportul automobilistic au început să-l dețină cursele de viteză pe circuit. Dar nici raliurile nu s-au lăsat mai prejos. Ele au continuat să viețuiască și să se dezvolte, atît din considerente pur sportive, cît și din nevoia constructorilor de a proba mașinile de serie în condiții de exploatare dintre cele mai dure.

Pentru raliuri există în prezent un campionat al Europei, în care își dispută înțietatea cele mai bune mașini de serie mare sau restrînsă și cei mai experimentați piloți ai genului. Raliul Monte-Carlo sau Raliul Dunării (găzduit cîțiva ani la rînd de țara noastră) fac parte din campionatul european.

Paralel cu competițiile rutiere desfășurate pe distanțe ce nu depășesc 3—4000 km, unele foruri automobilistice, unele ziare sau firme comerciale organizează din cînd în cînd raliuri-maraton, cum au fost Londra-Sidney, Liège-Sofia-Liège, sau Londra-Mexico. În paginile ce urmează, publicăm cîteva fotografii în legătură cu mașinile participante la astfel de maratoane, precum și la raliurile obișnuite.





Automobilul Dacia 1300 și-a făcut debutul în competițiile rutiere, la scurtă vreme după ieșirea sa de pe bandă. În fotografie: o mașină românească, pregătită de Marin Dumitrescu, evoluând în Raliul Zăpezii organizat de brașoveni.

Alpine-Renault, automobil francez de succes în raliurile europene din ultimii ani. În 1971, mașinile albastre, fabricate de Jean Rédélé, au ocupat primele trei locuri în clasamentul general al Raliului Monte-Carlo.





După un neașteptat succes la Monaco, grație pilotului Sandro Munari, firma italiană Lancia a reușit să câștige în 1972 și Raliul Marocului. «Bătrîna» mașină 1600 H.F. (în imagine) a fost condusă pe traseul african de finlandezul Simo Lampinen.



În ultimii ani, în raliurile europene participă oficial sau semioficial și Fiat. Iată-l în fotografia noastră pe italianul Smania «glisînd» cu un 124 spider, special preparat, în Raliul Acropole.



Datsun 240 Z. Mașina japoneză a apărut de curînd în întrecerile rutiere de pe continentul nostru sau din Africa. Rezultatele sînt promițătoare. Datsun este considerat unul din cele mai rezistente automobile de raliu.



Ford Escort 1600 R.S. în Raliul Safari. La volan: Hanu Mikkola. Acest automobil, fabricat în Anglia, se numără printre protagoniștii marilor întreceri de șosea.



Cunoscutul pilot suedez Waldegaard a reușit performanța de a câștiga de trei ori consecutiv Raliul Monte-Carlo (în 1968, 1969 și 1970), pe un Porsche 911S.

Spectaculos derapaj, într-o curbă, al mașinii Ford Escort, pe care echipajul Mikkola-Palm a condus-o la victorie în maratonul Londra-Mexico City.





Această fotografie reprezintă cel mai convingător document cu privire la solicitările la care sînt supuse automobilele de raliuri. În imagine: un B.M.W. 2002 T.I. traversînd jungla africană.

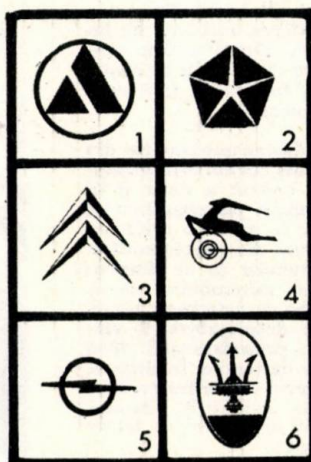
MAȘINI PREFERATE

Latinistul
Meteorologul
Actorul
Istoricul
Zoologul
Atletul
Marochinerul
Geograful
Marinarul
Cofetarul
Aviatorul
Sulițașul
Îndrăgostita
Fumătorul
Cîntărețul
Călărețul
Vinzătorul de suc
Alpinistul

Fiat lux
Lincoln Zephir
Ford... Cortina
Dacia
Jaguar
Opel... Rekord
Chevro-let
Volga
Opel... Admiral
Rolls-urile
Ikarus
Lancia
Alfa... Romeo
Carpați
Triumph
Ford... Mustang
Citro-ën
Bucegi

V.D. POPA

Vă prezentăm șase embleme
de automobile.
Le recunoașteți?



1. Autobianchi; 2. Simca; 3. Citroën; 4. Volga; 5. Opel; 6. Maserati.

CALEIDOSCOP

● În cadrul campaniei de securitate rutieră organizată în insulele Fidji, titlul, mult invidiat, de șofer al anului 1972 a fost atribuit unui conducător de... dric!

● Sosit pentru câteva zile în Franța, celebrul regizor Alfred Hitchcock a spus prietenilor săi parizieni:

— Vă plingeți că circulația e greoaie în frumoasa voastră capitală? Dar asta nu-i nimic față de situația de la noi. De pildă, la Los Angeles, când stopul arată roșu pentru mașini, pentru pietoni nu e indicat cuvântul «TRECETI», ca la voi, ci «NOROC!»

● Un nou model de automobil japonez a fost lansat pe piața europeană. Pentru Anglia, sloganul publicitar suna astfel: «Tratați această mașină cu tot atâta atenție ca și terenul dv. de golf. Cliențele franceze i se spunea: «E nouă și frumoasă. Tratați-o tot atât de delicat ca pe mica dv. prietenă».

● Plictisit să-l mai aștepte pe șoferul de taxi care se duse să bea un suc de fructe, Elmer Davis din Madison (S.U.A.) a trecut la volan și a plecat cu mașina în direcția unei întâlniri care nu suferea amânare. La judecată, Davis a fost condamnat la trei zile închisoare. A fost scutit însă de a plăti cursa!

● Mașina unui inginer din Neapole, furată într-o noapte, a apărut a doua zi în fața casei găubașului. La volan se găsea o scrisoare de scuze din partea hoților. Ei spuneau că au «împrumutat» automobilul să se plimbe cu prietenii lor și, drept despăgubire, îi alăturau proprietarului două bilete de teatru. În timp ce inginerul era la teatru, l-au vizitat donatorii biletelor și l-au golit casa de tot ce era în ea.

● Două informații ne lasă să credem că «profesiunea de automobilist este azi una din cele mai primejdioase. În prima informație se spune că, dacă un șofer stră-

nută la viteză de 140 km pe oră, el parcurge 300 de metri fără să vadă nimic, ceea ce poate duce la un accident extrem de periculos. Deci, conducătorii auto, strănuți numai la viteze mici și, dacă se poate, numai când sinteți în staționare!

Cealaltă informație remarcă faptul că în marile orașe zboară în aer particule de amiant (un minereu care rezistă la foc) ce se introduc ușor în plămâni. Or, particulele de amiant provin mai ales de la frâne, când acestea încep să se uzeze. Deci, atenție la frâne! Frinați cât mai puțin!

● În Statele Unite ale Americii a fost pus la punct un detector de viteză ultra-perfecționat. El e capabil să fotografieze într-o oră 900 de vehicule. Procesul-verbal de contravenție, însoțit de fotografia acuzatoare, e trimis delinquentului la domiciliu.

Juriștii au obiectat vehement împotriva acestui procedeu argumentând, printre altele, că persoana aflată alături de șofer s-ar putea să nu fie soția acestuia. Și atunci, spun ei, nu înseamnă că respectiva inovație tehnică va spori numărul divorțurilor?

● Unul din inspectorii serviciului de circulație din

S.U.A., însărcinat să examineze candidații la obținerea permisului de conducere, a remarcat că bărbații și femeile nu au aceleași reacții vizuale. Femeia vede imediat într-o vitrină pălăria care-i va sta bine, iar bărbatul e capabil să «reperze» un picior frumos, de la o sută de metri distanță!

● Departamentul de administrație locală din Chicago a emis mai demult o dispoziție interzicând orice fel de folosire a claxonului de către automobilisti pe cuprinsul orașului, exceptând împrejurări critice. La Departament s-a primit un apel telefonic, o persoană întrebând dacă, cu ocazia unui cortegiu prilejuit de o nuntă, este permisă folosirea claxonului. Răspunsul a fost: «Numai dacă nunta constituie o împrejurare critică».

● Ghinionul se ține scai de unii! În timp ce se îndrepta cu mașina către Tribunalul din Pittsburgh, unde urma să fie judecat a 6-a oară pentru delictul de conducere fără permis, Charles Jones, în vârstă de 32 ani, a fost oprit de către un agent de circulație, care a constatat că și de data aceasta, pentru a 7-a oară, conducea fără permis.



Fiat-Abarth monoposto, o nouă mașină de curse pentru tineret, prezentată la Salonul de la Torino-1972. Motor cu 4 cilindri în linie, derivat din Fiat 124-S; puterea 110 CP (DIN). Viteza maximă: peste 200 km/h.

UN NOU TRASEU TURISTIC MODERNIZAT ÎNTR ARDEAL ȘI MOLDOVA

Încă din cursul verii a fost terminată modernizarea legăturii rutiere între Moldova de Nord și Nordul Ardealului, care era inaccesibilă, până acum, tuturor tipurilor de autovehicule și în special autoturismelor. Prin modernizarea sectorului de drum respectiv (D.N.17, Bistrița-Vatra Dornei) se dă circuitului economiei naționale o cale directă de acces între cele două mari regiuni ale țării și, totodată, se pune în valoare o foarte frumoasă zonă turistică.

Traversând Carpații Răsăriteni prin Pasul Tihuța, șoseaua trece printr-o serie de localități care oferă turiștilor bune posibilități de cazare. Zona nu este bogată în monumente istorice, dar are în schimb o mare frumusețe naturală, oferind priveliști de neuitat celor ce o vizitează.

Pornind din orașul Bistrița către Vatra Dornei, panglica de beton a drumului îl poartă pe turist de-a lungul Bistriței Ardelene, către culmile Carpaților Răsăriteni, trecând prin pitorești localități montane Prundu Bîrgăului, Josenii Bîrgăului, Bistrița Bîrgăului, Tiha Bîrgăului — toate numite așa după numele munților la poalele cărora sînt așezate. Pînă aproape de Tiha Bîrgăului, paralel cu drumul, se desfășoară și calea ferată care unește toate aceste localități, dînd un plus de interes văii și locurilor.

Spre dreapta, se zăresc culmile munților Călimani, cu vîrfurile Pietrosul (2.102 m) ce străjuiește cu înălțimea sa toată regiunea, în timp ce în stînga, spre nord, dincolo de munții Bîrgăului, se zăresc în depărtare munții Rodnei. Aici se află celălalt vîrf, Pietrosul (2.305 m), care, împreună cu înălț (2.280 m), domină Maramureșul și «Țara de Sus a Moldovei». Înainte de Prundu Bîrgăului, un drum local pornește din drumul național, urmînd pe dreapta valea Bistriței Ardelene, către localitatea Bistrița Bîrgăului. Mai departe el duce spre frumoasa stațiune climaterică Colibița (820 m altitudine), tot mai bine pusă în valoare în ultimul timp, datorită așezării sale cu un climat favorabil liniștii și odihnei.

De la Tiha Bîrgăului, calea ferată abandonează lupta cu muntele, drumul național

continuîndu-și ascensiunea de unul singur spre Bîrgău. După Pasul Tihuța, el străbate o zonă depresionară și trece printr-o altă frumoasă localitate montană, Mureșenii Bîrgăului, strecurîndu-se apoi pe sub coasta munților Bîrgăului, pînă la Trecătoarea Tihuța (1.227 m), la 40 km de la plecarea din orașul Bistrița, care marchează hotarul între Ardeal și Moldova. Drumul începe să coboare pe Valea Dornei, lăsînd în urmă munții Dornelor (pe dreapta) și munții Bîrgăului (în stînga); de la Poiana Stamei el se înfrățește din nou cu calea ferată, mergînd împreună spre Vatra Dornei.

Înainte de a ajunge la Vatra Dornei, turistul poate poposi o zi-două sau chiar mai multe la Hanul turistic sau Campingul din Piatra Fintinelor, localitate devenită în ultima vreme cîmăterică. De asemenea se pot vizita cîmpurile de exploatare a turbei din Poiana Stamei sau Complexul de îmbuteliere a apelor minerale de la Poiana Negri.

Cei 85 km de drum modernizat, care leagă Bistrița de Vatra Dornei, oferă turistului-automobilist un traseu aproape inedit, interesant, încărcat de măreție și frumusețe. La Vatra Dornei se poate programa un popas de două-trei zile, necesare nu numai pentru vizitarea stațiunii și a împrejurimilor ei, ci și pentru a beneficia de climatul favorabil existent acolo: altitudine medie 870 m, temperatură redusă (16—20° în iulie), climat subalpin (zonă muntoasă). Toate acestea au o influență binefăcătoare asupra sistemului nervos.

Printre obiectivele ce se pot vizita în cunoscuta stațiune amintim: parcul balnear (cu veverițele lui care ți se urcă pe umeri) și Muzeul de istorie și științele naturii. Împrejurimile oferă multiple posibilități de cazare sau popas: pe dealul Runc se află un camping, de la care se poate coborî pentru a face plajă și baie în riul Dorna; există apoi cabana Vadul Bistriței, campingul și cabana Zugreni, Dornișoara (unde se pot vizita cariera de piatră și exploatarea forestieră), Șaru Dornei etc.

Ing. Mihail ELEFTERESCU

Să nu uităm bicicleta!

Cine a uitat bicicleta și-a pierdut tinerețea și, pe lângă ea, multe bucurii ale vieții. Am spus o dată și n-am să mă dezic astăzi, că în epoca zborului în Cosmos, e firesc să trecem mai repede peste unele etape ale existenței noastre, și chiar să le sărim pe unele dacă nu au prea multe semnificații. Dar să nu sărim etapa bicicletei.

Într-o după-amiază de primăvară, nu mai de mult decât anul care se duse, într-un frumos oraș așezat în amfiteatru deasupra Dunării, m-am uitat mult timp de după zăbrelele de fier ale Împrejmuirii la o demonstrație de karturi. Sînt oameni, și chiar tineri, care nu au auzit de acest automobil în miniatură cu un temperament năvalnic, deși pare o jucărie. Să fi existat pe vremea copilăriei mele și să-l fi avut la îndemînă, aș fi adăugat cu siguranță multe culori necunoscute tabloului sub care mi-am reprezentat lumea. Abia mergeam la școala de biciclete, și pentru o oră de bucurie senzațională trebuia să renunț toată săptămîna la covrigul din recreația mare. N-am să mă plîng împotriva soartei, cu atîta întîrziere, dar clasa primară era tristă fără un covrig și fără o punguliță de acadele. Pe vremea aceea aș fi vrut ca simigieria să aparțină familiei mele; cum se spune astăzi, n-aș fi avut probleme. Tot așa mai tîrziu am regretat că școala de biciclete nu aparținea vreunei rubedenii. Cu banii de covrigi pe o săptămîină, mă înfățișam acolo simbăta după-amiază și luam în primire, timp de o oră, o bicicletă schiloadă, cu roți neegale, strîmbă, cocoșată, legată cu sfori să nu se destrame. Pe o pistă de pămînt cu raza mai mică de o sută de metri, am făcut primele înconjururi ale planetei, pedalînd cu multă seriozitate în sensul unic stabilit, invers decât acele ceasornicului, și am descoperit primele mele continente.

Cît îi invidiez pe tinerii care au să le descopere de aici încolo!

Privind cum copiii din orașul de pe Dunăre mînau karturile printre popice, făcînd cu dezinvoltură viraje temerare, minuind volanul și accelerația și derapînd convenabil, m-am întrebat dacă au mers vreodată cu bicicleta, dacă au să o mai accepte, dacă n-au să o considere perimată.

Nu doar pentru ei scriu rindurile acestea, ci pentru toți care nu o cunosc, sau au uitat-o. E nevoie să spun ce se poate face cu bicicleta și ce rol mai poate încă să joace în viața noastră? N-am să îndemn pe nimeni să urmeze exemplul prietenului meu, am în toată firea, care în afara drumurilor înțelese de oricine și-a luat într-o vară traista la spîinare și a mers cu bicicleta de la București pînă la Constanța, asociînd în această hazardată explorare pe propriul său fecior, trecut nu mult peste vîrsta basmelor, și în plină vîrstă a kartului. După constatarea mea personală, amîndoi s-au descurcat bine și la dus și la întoarcere, și sigur că au destule motive și pentru mult timp să-și aducă aminte de această călătorie, pe care regret că eu unul nu am făcut-o niciodată. Dar cine o face?

La un cinematograf pentru copii, am văzut iarna trecută, în foșnete de plictiseală și în scîrțit de scaune, un film cu un băiat și o fată, și cu o bicicletă. Mai erau și altele în film, bunăoară două tulpine de floarea soarelui. Nu am să-l judec pe cel care a crezut că filmul acesta este destinat copiilor; la judecata de apoi a cineaștilor o să dea socoteală! Mă opresc la bicicleta pe care băiatul și fata de vîrsta clasei întîia primară o descoperă într-o tainiță. Este o bicicletă de la începutul istoriei, cu o roată imensă, așa cum regret că n-am putut s-o văd în altă parte decât la cinematograf și în stampe. Băiatul, de opt ani, poate, urcat pe șeaua care îi depășește de două ori statura firavă, pedalează proiectat pe nori, pe vehiculul acesta supraterestru, și printre spitele rații uriașe descoperim peisajul, în culori verzi și galbene. Multă vreme nu se întîmplă altceva decât că bicicleta merge pe poteci și pe coclauri, gata să se oprească în dimburi, gata să se răstoarne în hîrtoape; dar bravul velocipedist, cu fața candidă și pistriuată, continuă să pedaleze și să străbată peisajul, în admirația fetei care îl urmează în goană pedestră.

Ce plictiseală, doi copii și o bicicletă arhaică, și două tulpine de floarea soarelui! Dar eu unul îndrăznesc a spune, ferindu-mă cu prudență de superlative și afirmații absolute, cum m-ar îndemna inima, că de mult, dacă nu dintotdeauna, n-am mai văzut un film cu atîta poe-



zie. O parte din ea o datorăm bicicletei. Hugo îl chema pe băiat, iar pe fată Josefina. Bicicleta nu avea nume...

Iubesc motorul vehiculelor moderne și-l folosesc cu pasiune. Nici el nu-i lipsit de poezie în docilitatea cu care secundează fanteziile omului. Sensibilitatea noastră se ascute și imaginația crește din ea însăși, în progresie geometrică, ducându-ne dincolo de orice obișnuință diurnă, dacă într-o zi ne punem mintea cu motorul și mergem fără oprire de la Constanța la Oradea, amestecând într-o singură etapă toată geografia și toată istoria României. În modestia acestei explorări, e un uimitor exercițiu pentru omul care vrea să se depășească puțin pe sine însuși. Ca gândul nu vom putea merge niciodată, nici măcar în Cosmosul vitezelor nelimitate, dar e mare lucru să mergem măcar ca vântul, cum ne propune basmul.

După ce am fugit atât de departe, trebuie să mă întorc la bicicletă, incapabilă biata de asemenea performanțe. Ea, în schimb, cu viteza ei comodă și rezonabilă, cu baia de aer pe care ne-o prilejuiește, întinsă în jur trei sute șaiszeci de grade, rămâne mijlocul ideal, în secolul nostru, de a cunoaște geografia apropiată. În secolele celelalte a fost calul, inabordabil astăzi, din păcate; drumurile lui erau fără limite, cât întreg spațiul tangibil. Deși subordonată șoselei, sau măcar potecii, bicicleta totuși se înrudește cu el și dacă nu va putea să-l înlocuiască, îl va suplini onorabil.

Pe centura din estul Ploieștiului, am văzut într-o zi, la ora cînd înceta lucrul sau se schimbau turele în fabrici, sute de biciclete la o barieră de cale ferată. Fiind nevoite să aștepte, și-au dezvăluit toată densitatea, și atunci mi-am dat seama că bicicleta rămîne un vehicul redutabil. Cine o uită va fi în pagubă.

Acolo unde se propovăduiește kartingul, ceea ce este minunat pentru deceniile noastre, să fie luată în considerație mai întâi bicicleta; aș propune-o în școli, o dată cu abecedarul.

Îngădui-mi-se utopia de a vedea parcate biciclete la toate colțurile de stradă, ca un bun public, la îndemîna oricui are nevoie să le folosească, spre a merge dintr-o parte în alta a orașului. La sfîrșitul drumului, bicicleta împrumutată astfel să fie depusă în parcajul cel mai apropiat, fără formalități, fără chitanță, în numele acelei civilizații ideale care o să vindă o dată.

Nu am să duc teoria pînă la tehnica vehiculului acesta care continuă să fie o născocire miraculoasă, prin randamentul lui aproape inexplicabil. Cine, în afară de mințile rătăcite, mai caută să rezolve faimosul perpetuum-mobile? Natura nu dă nimic pe gratis! Bicicleta dezmințe măcar, în parte, această statornicie. Cu un efort egal, ea ne duce zeci de kilometri mai departe decît am merge cu piciorul. Desigur că nu-i la mijloc altceva decît o iscusită metodă de a economisi forța omului. Chiar dacă dispune azi de alte forțe, de zecile și sutele de cai ale motocicletei și automobilului, e păcat ca omul să renunțe la avantajul epocal care face din bicicletă primul vehicul între vehiculele cunoscute în lume.

Se imaginează, cu o neliniște din ce în ce mai mare, mașini citadine, făcute să ocupe cît mai puțin loc pe străzile excedate de aglomerații și să cruțe timp aerul necesar pentru respirație. Sînt orașe unde de pe acum, se spune, există aparate distribuitoare de oxigen la colțurile străzilor; trecătorul pune un ban și obține o gură de aer ca să-și poată continua drumul. Aud că în nu știu ce oraș, agenții de circulație de la marile intersecții, obligați să stea un număr de ore între eșapamente, se salvează inhalînd oxigen dintr-un rezervor pe care îl au în spinare, ca scafandrii. La toate pagubele se adaugă zgomotul și primejdia de telescopare, dacă n-or mai fi și altele. Iar cîștigul, care este?

O dată am avut curiozitatea să estimez viteza medie a vehiculelor mecanice într-o piață aglomerată din mijlocul Vienei, la ora de agitație maximă. Estimat e prea puțin spus, fiindcă de fapt a fost o cronometrare; am mers alături de un asemenea vehicul înglobat fără ieșire în banchiza metalică, și pașii mi i-am raportat la secundarul ceasornicului. Ca să nu pară o

exagerare, am spus patru kilometri pe oră; era mai puțin în realitate, ceea ce înseamnă că renunțând la mașină s-ar fi mers mult mai repede.

Se vorbește de automobilul electric, sau de cel cu combustie externă, ca în încercările de pe vremuri. Se vorbește de dimensiuni reduse la doi metri, de viteze economice, de douăzeci și cinci de kilometri pe oră, de raze de acțiune convenabile și de micșorarea tot mai importantă a timpului necesar pentru încărcarea acumulatorilor.

Nu pretind că bicicleta, blândă, curată și inocentă ar putea să rezolve toate nevoile, deși există o țară unde doamnele o folosesc chiar și spre a merge la bal, în rochie adaptată.

De la una la alta, iată-mă și acolo unde voiam să ajung, la reabilitarea bicicletei. Ca un ultim argument, trebuie să amintesc vasul cu pânze, din ce în ce mai iubit astăzi, după ce corăbiile lui Columb și Magellan au fost abandonate.

Nu automobilul este vehiculul tinereții, ci bicicleta. Dar, ca să fie cu adevărat reabilitată, o propun oamenilor de toate vârstele.



DIN CARNETUL UNUI INSTRUCTOR

• UNDE-I LEGE, NU-I TOCMEALĂ

E.F. este de profesie magistrat. Înalt, bine făcut, cu părul grizonat pe la timples, rămîne tipul bărbatului frumos, izbitor prin corectitudinea cu care se îmbracă, de la luciul pantofilor la dunga pantalonilor, și de la nodul cravatei la batista de la piept. Cu timpul se dovedeste un elev bun; tot ceea ce i se predă repetă cu deosebită conștiințiozitate și — curios lucru pentru un elev, dar normal pentru un magistrat — cunoaște perfect legile de circulație.

Spre sfîrșitul cursului, într-o după amiază, în timp ce mergeam cu mașina pe o stradă lăaturalnică, nu știu cum se face că, pe mijlocul drumului, apar deodată citeva gîste. Lipa-lipa, lipa-lipa, traversează în monom, cam nehotărîte, nepăsătoare la gemetele încheieturilor îmbătrînite ale mașinii noastre. E.F. frînează lin și caută un spațiu de trecere prin stînga sau prin dreapta obstacolelor umblătoare. Mașina se apropie, dar E.F. știe că nu are voie să claxoneze în oraș. Deodată, îl văd că-și țuguie buzele și scoate trei teribile «hus», dar nu tare, chiar încet de tot, că de-abia îl aud eu.

Ce să-i faci? Legea nu poate fi călcată, mai cu seamă de un om al legii...

• LA EXAMEN

Probă practică. I se dau candidatului comenzi în contradicție cu legea, pe care acesta nu trebuie, evident, să le execute. Elevii au fost «încercați» în timpul cursului, au capatat o oarecare deprindere în a nu mai executa orbește ce li se spune.

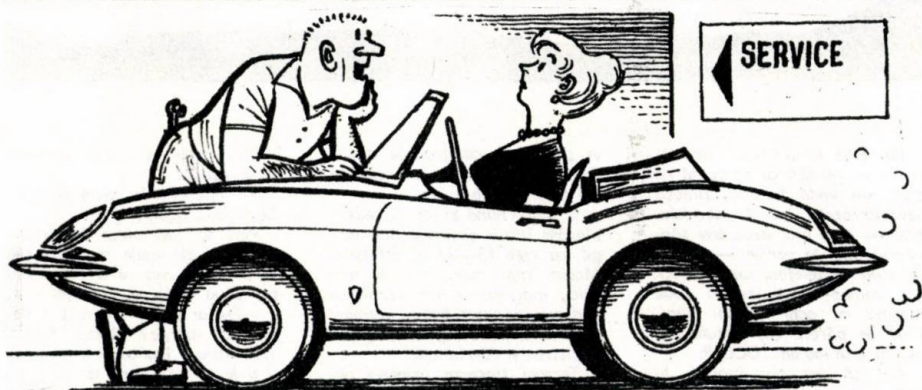
Pe simpaticul I.J., de pildă, n-am reușit, în tot cursul școlarizării sa-l fac să greșească. Prompt în execuție, cînd i se cerea ceva nepermis de lege, explică pe loc contraindicația și iată-l pe I.J. la examen. Conduce perfect mașina pe traseul indicat, execută numai ceea ce trebuie; se și vede cu carnetul în buzunar și, dezinvolt, se apropie de Piața Filaret unde, fiind sens giratoriu, oprirea este interzisă. Comisia încearcă o ultimă «păcăleală»: îi cere lui I.J. să oprească. Acesta trage pe dreapta și frînează, spunînd:

— Sîntem în sens giratoriu, nu avem voie să oprim aici.

— În cazul acesta, de ce ați oprit?

— Ca să vă răspund, zice imperturbabil simpaticul I.J.

Gh. FOTESCU



...Și ziceți că sună claxonul de cîte ori frînați tare?!

ANECDOTE

• Un scoțian rămas în pană făcu cîteva pași pînă în fața unui stand cu piese vechi de automobil. Punînd mîna pe un ventil, el întrebă de preț. Un pence (a suta parte dintr-o liră, n.n.), veni răspunsul. Și cum scoțianul se întoarse și plecă, negustorul strigă după el: «Hello, mister, vi se pare prea scump? Atunci faceți-mi dv. o ofertă».

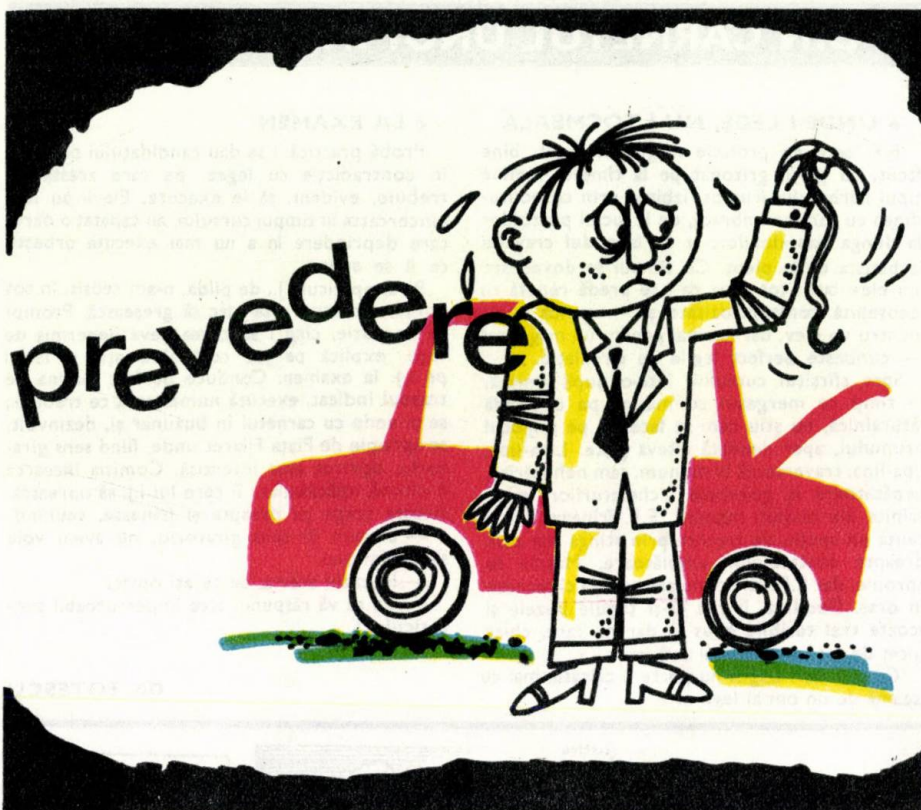
• Dejunînd într-o zi cu un celebru explorator, astronautul Neil Armstrong nu se sătura să-l asculte

pe acesta povestind despre fînturile pe care le-a explorat. La un moment dat, exploratorul se opri și spuse: «Dar vă rog povestiți-mi și dv. despre voiajul pe care l-ați făcut pe Lună». «Ah, Luna, răspunse Armstrong, ei bine Luna este singurul loc unde am fost vreodată!».

• Aflat într-un mic Fiat 500, un italian tînr, cu coafură de beatles, și-a dat foc părului în timp ce voia să aprindă o țigară. După ce un ofițer de poliție s-a chinuit să-l stingă părul, care acum ajunsese la dimensiuni normale, l-a întrebat pe tînr dacă

este rănit. «Vă mulțumesc, domnule căpitan, nu sînt rănit!». «Formidabil, zise ofițerul. Pentru a transforma un pletos într-un tînr disciplinat, nu este nevoie decît de un simplu chibrit!».

• Cînd mamele noastre erau mici, toată lumea fugea în stradă să vadă un automobil trecînd. Apoi, cînd noi eram copii, ne precipitam la ferestre să vedem un avion zburînd. Astăzi, copiii noștri nu se deranjează decît cînd aud tropăitul unui cal și nu părăsesc fereastra decît atunci cînd acesta a dispărut după colț.



Eu, când mi-am luat mașină, nu m-am repezit cu ea acasă ca alții, s-o vadă familia, fiindcă nevastă-mea era la serviciu, tata — care mai avea trei săptămâni până la pensie — era pe un stilp de telefon, iar mama... hm, mama nu putea să vadă mașina cu ochi tocmai buni, fiind de părere că, oricum era mai bine să iau un .. OCLPP.

Așa că am pus mașina la parcare de la «Finanțe», s-o poată supraveghea cușnată-mea din atelier și m-am repezit pe Doamnei, la «piese de schimb». După ce mi-a coborît din raft și levierul de la caseta de direcție... ba nu, că asta nu se vinde separat..., vinzătorul acela brunet s-a uitat la mine și m-a întrebat cu jumătate de glas:

— Dv. n-ați pățit nimic?

Eu, cum spuneam, cu prevederea. Să am eu în portbagaj piesele mai... perisabile și încă pe deasupra, să nu stau, la nevoie, pe marginea șanțului, fluturînd, de exemplu, cureaua de ventilator ruptă spre mașinile care trec, că tot nu oprește nimeni să te ferească. Mi-am luat un tacim de bujii, platine, burduf de pompă, capac de «Delco», chei mici și mari, garnituri... dar ce nu mi-am luat?! Nevesti-mi i-am spus că se dau în preț la mașinii, că altfel mă

și pune să campezi pe cheiul Dimboviței, în spatele casei, că am fotoliile rabatabile.

Și într-o bună zi, ce să vedeți, plecăm într-o excursie mai lungă, cu vreo 15—20 de echipaje. Mașini mai mari, mașini mai mici, mai noi și mai vechi, cu radiouri și casetofoane, termose încărcate, valize, geți-frigider, canistre... și dă-i bătaie!

Tocmai treceam printr-o pădure deasă, pusă așa, pe o coastă de munte, când, unul de-ai noștri, care pornise fudul înainte, trăsese pe marginea drumului și dădea tircoale mașinii, ca un leu infuriat în cușcă.

Să trec, nu mă lăsa inima. Că doar nu eram, știu și eu, pe lângă casă. Așa că am oprit.

— Care e situația? am întrebat.

«Leul» și-a pironit ochii furioși pe mașină, s-o sfredească nu alta și a tunat de sub muștața sa vrabia:

— Doamne, de mă făcuși! Că-mi mîncă sufletul, hîrbul ăsta. Să-i fie dracii ai dracu', o fărîm, auzirăți alde dumneavoastră? De din vale mă chinuie, că nu vrea la deal, neam! li detei și șprit și... degeaba!

I-am săltat capota și, după un sfert de ceas, i-am pus «diagnosticul»:

— Nu-ți merg ca lumea două

bujii. Scoate, să i le înlocuim la rezeala.

— Machea, de un-să le scot? Că n-am... neam!

Poți să lași omul în drum? Că doar ale mele se potriveau de minune! Așa că am scos din set două bujii și i le-am pus.

— Fi-i-ar dracii-ai dracu'! Văzuși ce merge? Meșter fuseși, frate-miu... Las-că ți le cumpăr și ți le trimit. Să-mi dai adresa. I-am dat-o și a plecat ca din pușcă.

Cum să vă spun, mai crescusem în ochii nevastăii. Și cum creșteam eu așa, văd în depărtare agitîndu-se ceva, ca un steag alb.

Un «AB» sta oprit în mijlocul drumului, iar omul implora sprijin.

Poți lăsa omul în drum? Așa că mi-am suflecat minicile și, sub privirile mirate ale tovarășului «AB», am început consultul... După trei ore bune, timp suficient pentru soții să se împrietenească, să facă schimb de rețete cu «specialitatea casei», am dat verdictul:

— Totul în ordine, numai benzina e prea bogată în ulei... sau așa ceva.

— Dacă-i așa, nu vi se întîmplă să aveți rezervă?

Poți lăsa omul în drum? I-am golit o canistră din rezerva mea,

de-a plecat Wartburgul ca trăznetul. Firește, după mulțumirile de rigoare și schimbul de adrese.

Mi-am schimbat bluza cea nouă și pantalonul — pline de ulei și praf — și... dă-i bătaie! Am ajuns la capătul «etapei», cind toată lumea era burduf de somn, așa că ne-am hotărît să ne sculăm mai târziu...

...Ne-au sculat pe la patru jumate bătăi violente în ușă.

— Măi fratele meu, aici zici că stă mecanicul ăla?

— Da...

Și, cu ochii cîrpiți de nesomn, m-am sculat.

— Măi, frate, dar le dormi ca un prunc îmbăiat. Fericitul! Uite eu n-am somn de pe la 3. Astenia, fratele meu... Fericiti cei ce pot să doarmă așa, într-o neștire. Am auzit că ai niște bujii care nu iartă. Cică ți-ar mai fi rămas vreo două, că eu știam că mă ține peste cin'spe mii, dar m-au lăsat... Și poate ți se-ntîmplă și vreo platină, că eu cred că și ăia s-a-mpușcat.

M-am străduit să zîmbesc și... m-am dus la lădița mea cu minuni.

Peste o jumătate de oră coloana pleca asemenea unui miropod cu roți, iar eu rămîneau să string sculele, să mă spăl, să fac bagajele.

— Las-că e bine să vii mai la urmă — mi-a strigat «Dj» — că dacă o mai fi ceva... devii, așa, ca o depanare.

.....

În cele cinci zile ce-au urmat am mai schimbat două curele de ventilator, un cap de bară, am reglat 6 «faze mari», am înlocuit 5 «lanterne» și 2 «stopuri».

Ultima mea rezervă, bobina de «înaltă», am pus-o unui care, fericit că... merge, a uitat să-mi mai dea adresa.

Dar încolo, laude, de pretutindeni, care mai de care.

Acum, e drept, mare lucru n-am văzut din toată excursia, ocupat cum eram cu... intervențiile, dar m-am relaxat.

La douăzeci de kilometri de casă, mi s-a rupt cureaua de ventilator. Și, cum nu mai aveam alta, am început să flutur cureaua ruptă în fața celor care treceau ca vîntul pe șosea. Dar n-a oprit nimeni. Ba, să nu mint, a oprit unul:

— Nu mai ai «lălmia» în geam, dar se vede că ești boboc! mi-a zis. Păi cum pleci la drum fără măcar o curea de rezervă? Un pic de prevedere, acolo...

Și dus a fost.

Spuneți-mi, nu vi se întîmplă o curea în plus?

Mircea COSTEA

AUREL BARANGA

FABULE

FABULA VITEZEI

A ajuns simbol de lene
Bletul melc. Ce nedreptate!
El ce-și duce casa-n spate.
Să te văd pe dumneata
Obligat să porți în cercă
Holul și sufrageria,
Baia și bucătăria,
Cărțile din bibliotecă,
Plăcile din discotecă,
Și atîtea alte încă.
Să te văd: ai alerga?

În povestea cu melcul-mîle
Descifrez un tîlc:
Înainte de a ride de meteahna orișicui
Pune-te în locul lui,
Și-o MORALĂ, neapărat,
Pentru mințile mai ciunje:
Merge încet, e-adevărat,
Dar, în schimb, ajunge!

FABULA ILUZIEI

Se oglindește luna-n baltă,
Meditează un mormoloc:
— «Ca să vezi ce nenoroc!
De pe bolta cea înaltă
A căzut la mine-n baltă
Stăm acum laolaltă
În același loc!»

Iar

MORALA

nu e alta:
Confunda bolta cu balta.

FABULĂ FĂRĂ MORALĂ

O istorie cu un cărăbuș
Negru, de tuș,
Bătrîn ca un drac,
Îmbrăcat în frac,
Și-o gîză de-o oră,
Deci, minoră,
Translucidă și silfidă:
O efemeridă.

Întîlnind-o pe o salată,
Cu pupila dilatată,
Zise cărăbușul: «Fată!...
Și-a răspuns gîza speriată: «Tată!...»

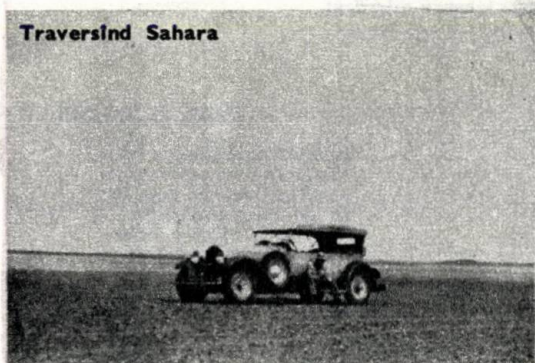
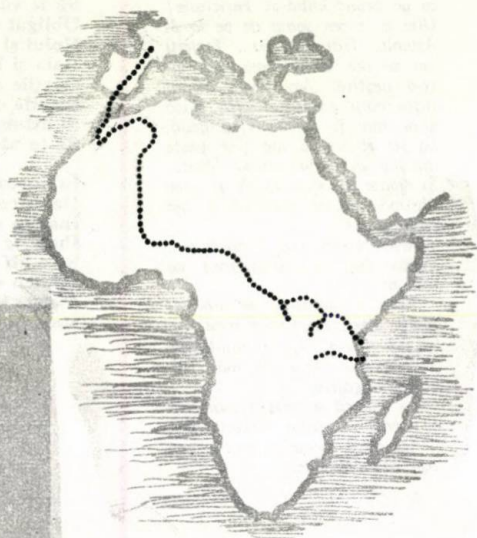
Ce-a urmat nu mai reclamă
Jur, nici o vocabulă,
Fiindcă nu-i nici o

MORALĂ

În această fabulă!

CU AUTOMOBILUL PRIN AFRICA

ACUM 44 DE ANI



Între 9 decembrie 1970 și 30 martie 1971, o expediție științifică românească — prima de acest fel organizată de țara noastră — a traversat «continentul negru», din orașul Dakar, de pe coasta Atlanticului, pînă la Mombasa, pe țărmul Oceanului Indian. Cercetătorii români, împreună cu proviziile și întreaga lor aparatură de studiu, au străbătut prin Africa peste 18 000 de kilometri, călătorind cu ajutorul a trei automobile: un autoturism de teren M 461-C, fabricat la Cîmpulung-Muscel și două autoutilitare, realizate de colectivul Uzinei «Autobuzul» din București.

Așa cum se știe, expediția românească s-a încheiat cu bine. Cu acest prilej au fost remarcate, încă o dată, calitățile deosebite ale celor trei autovehicule românești, supuse timp de 108 zile unui test de o deosebită severitate. Mașinile fabricate la București și Cîmpulung au ieșit învingătoare din lupta cu temperaturile caniculare, cu brusa, cu jungla, cu lungile porțiuni de traseu pe care nu trecuse niciodată vreun automobil.

Dar ceea ce se știe mai puțin este faptul că trei români s-au aventurat să traverseze continentul african, cu automobilul, de la un hotar la altul, și acum aproape o jumătate de secol, mai precis din toamna anului 1928, pînă în primăvara lui 1929. Grupul acestor îndrăzneți expediționari a fost format din aviatorul și automobilistul George Valentin Bibescu, mecanicul Alexandru Amariei și tîmplarul George Georgescu. După o călătorie de cîteva săptămîni cu vaporul, echipajul a debarcat pe coasta de est a Africii, la Dar Es Salaam, începînd traversarea în sens invers de cum au procedat participanții la expediția din 1970—1971.

Mecanicul Alexandru Amariei a fost un îndrăgostit al volanului și a participat, prin 1926—1927, la Turul României în care se obțineau viteze medii de circa 55 km pe oră! A luat parte, de asemenea, la concursurile de îndemînare și la cursele de coastă de pe Feleac. Stabilit pe Valea Prahovei, la Posada, el a lucrat o vreme la Uzina mecanică din Sinaia, de unde a ieșit la pensie. Datorită amabilității sale, am aflat amănunte în legătură cu expediția transafricană și am intrat în posesia unor fotografii-document, pe care le publicăm acum pentru prima dată, după trecerea a 44 de ani.

ZILE DE VÎNĂTOARE ÎN JUNGLĂ

Bibescu a fost mult timp președinte al Automobil Clubului Român și al Federației Aeronautice Internaționale. Popularitatea cîștigată în afara granițelor țării l-a ajutat în întreprinderea călătoriei din 1928—1929. El a avut posibilitatea să-și procure o camionetă Chevrolet și apoi o limuzină Packard, cu care echipajul a traversat pustiul Sahara și a ajuns în Maroc, la țarmul Mediteranei.

La 13 septembrie 1928, cei trei români au debarcat la Dar Es Salaam. Camioneta lor, care purta numărul de circulație 309 B, avea un motor cu patru cilindri și era amenajată special pentru o astfel de expediție. La bordul mașinii se aflau un mic atelier mecanic, un cort, provizii, muniție și arme de apărare. S-au îndreptat, la început, spre nord-vest, dorind să vadă mai de aproape zăpezile de pe Killimanjaro, să vîneze lei, antilope sau zebre prin Kenya, Uganda și Tanzania.

Pentru orientare și pentru a face față cu succes pericolelor ce puteau apărea la tot pasul, erau însoțiți de o «escortă» de indigeni înarmați cu lănci, arcuri și săgeți otrăvite.

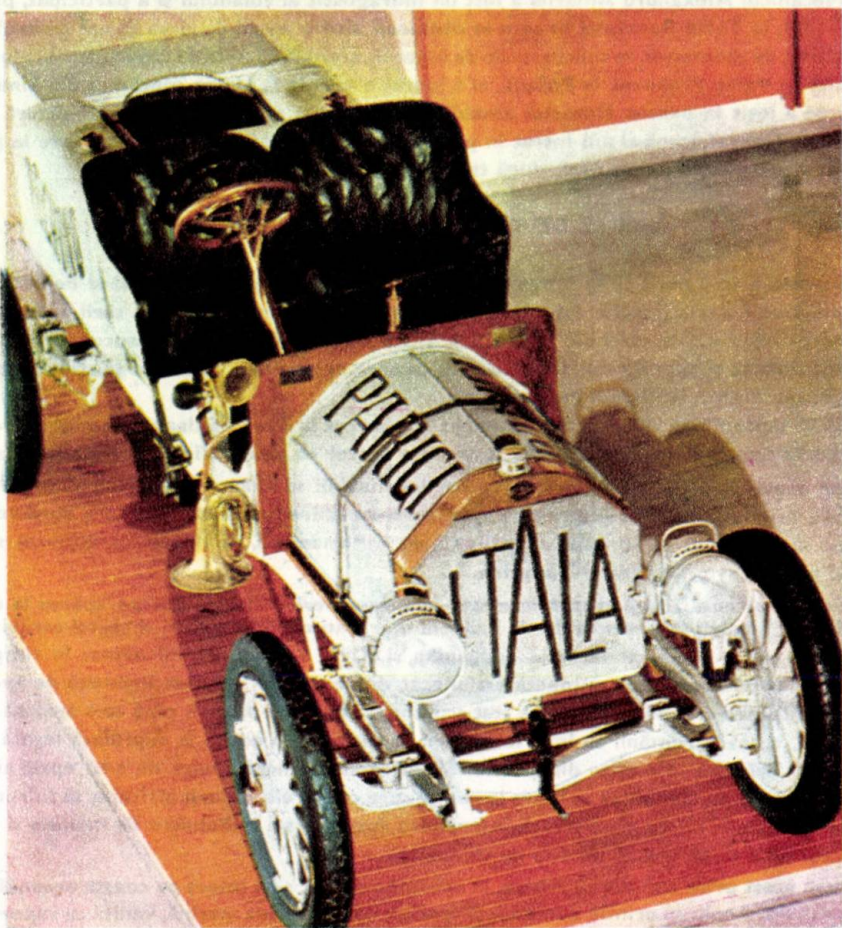
După ce au traversat lacurile Tanganika și Kivu, s-a ivit primul necaz: în timpul manevrelor de acostare, camioneta a alunecat de pe ponton și a fost înghițită de apele în care mișunau crocodili. Mașina a stat scufundată o zi și o noapte, pînă ce o armată de băștinași, cu care românii se împrieteniseră, a reușit să o aducă la suprafață legată în liane și în frînghii împletite din plante. Și întîmplările neobișnuite nu s-au oprit aici. Expediționarii au trebuit să se lupte în continuare cu fiarele pădurii africane, să înfrunte ploile torențiale, clima neobișnuită. Alexandru Amariei s-a îmbolnăvit de malarie și s-a vindecat abia după o lună de zile de chinuri.

După acest prim contact cu Africa, în octombrie 1928, s-au întors pe coasta oceanului, la Mombasa. Acolo au primit, comandată special, cea de a doua mașină, venită cu vaporul.

(Continuare în pag. 131)



În drum spre Congo cu camioneta Chevrolet.



BUNICA ITALIA

Pe caroseria acestui celebru automobil de muzeu scrie Parigi-Pechino (Paris-Pekin). În realitate, marele raid la care mașina a participat și a învins s-a desfășurat în sens invers, din China pînă în Franța. Și aceasta — vă rugăm să rețineți — în anul 1907! Echipajul care s-a aventurat să întreprindă această aventură era format din Scipione Borghese, Ettore Guizzardi și Luigi Barzini, iar mașina se numea «Italia».

Automobilul, greu de 1 370 kg, dispunea de un motor cu patru cilindri, de 7 433 cmc, care furniza 45 CP la 1 250 t/m. Cutia de viteze avea patru trepte de mers înainte și un marche-arrière. Motorul consuma un litru de benzină la... fiecare trei kilometri. Din acest motiv, mașina era prevăzută cu două mari rezervoare de combustibil, de cîte 300 litri fiecare. Găsită în 1923 într-o magazie, «Italia» se odihnește acum în muzeul automobilistic din Monza.



Traversind pădurile Kenyei.

(Urmare din pag. 129)

Era un Packard decapotabil, echipat cu un motor cu opt cilindri în linie, ce furniza 90 de cai putere. Automobilul avea o cutie cu trei viteze, se conducea ușor și era suficient de comod. Amănunt interesant: această mașină purta matricola O B (zero București), Bibescu fiind considerat onorific drept primul român care a înscris un automobil în circulația țării.

PUNCTUL CULMINANT AL AVENTURII

Adevăratul start în traversarea Africii a avut loc la granița dintre Uganda și Congo. De acolo au înaintat relativ ușor spre nord-vest, ținând să treacă prin Africa Centrală pentru a ajunge la Lacul Ciad. Dar, la un moment dat, Packardul a rămas fără suspensii. Meșter priceput, Alexandru Amariei a pus în funcțiune sculele atelierului portabil și, din foile de arcuri ale camionetei, a croit suspensii pentru mașina avariata. Apoi camioneta a fost abandonată.

Drumul a continuat cu peripeții și cu situații dramatice, în diagonala Ciadului, Nigeriei și Algeriei, peste nesfârșitele întinderi ale Saharei. Traseul de peste 1 400 kilometri prin deșert a însemnat punctul culminant al acestei aventuri. Nisipul fin ca cenușa era ridicat în slăvi de vânturile uscate ale pustiei și transformat în uriașe perdele opace. Adeseori roțile mașinii se infundau total în dunele încinse de soare și, pentru a putea merge mai departe, cei trei expediționari așterneau în calea automobilului covoare de iută sau scinduri. Noaptea se trezeau din oră în oră și mutau mașina dintr-un loc în altul, pentru a nu fi îngropată de nisipurile mișcătoare.

În timpul traversării deșertului, Packardul a consumat 400 de litri de benzină și 50 de litri de apă. Alți 50 de litri de apă, cărați în rezervoare speciale, au fost consumați de echipaj.

În primăvara lui 1929, mașina cu număr de București înainta pe șoselele Marocului. Greul trecuse. Expediționarii români scăpasera cu bine din lupta cu pustiu, cu păsările de pradă, cu dificultățile. După un popas de două săptămâni în Spania, echipajul a ajuns la Paris.

Impresionată de reușita acestei acțiuni temerare, reprezentanța firmei Packard din Franța a expus automobilul, schița traseului și fotografiile celor trei români în vitrina magazinului său de pe Champs Elysées. Apoi, la începutul toamnei, mecanicul Alexandru Amariei și coechipierii săi călcau din nou pe pământul țării. Erau fericiți că-și revăd me-leagurile natale, că puseseră punct final expediției. De la plecarea lor spre Africa se scursese exact un an de zile.

Dumitru LAZĂR



2

1. — **ALFETTA 1800**: 4 cilindri în linie; 1779 cmc; putere maximă 140 CP (SAE) la 5500 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc, dublu circuit; cutie de viteze (lîngă diferențial) cu 5 + 1 trepte, toate treptele înainte sincronizate; viteză maximă 180 km/oră; consum 7,5 l/100 km.

2. — **SKODA S 110 R**: 4 cilindri în linie; 1107 cmc; putere maximă 62 CP (SAE) la 5500 rot/min;

soluția totul în spate; frîne disc pe roțile din față, cu tamburi pe roțile din spate; dublu circuit; cutie de viteze cu 4+1 trepte, toate treptele înainte sincronizate; viteză maximă 145 km/oră; consum 8,5 l/100 km.

3. — **CITROËN SM**: 6 cilindri în V la 90°; 2670 cmc; putere maximă 180 CP (SAE) la 6250 rot/min; soluția totul în față; 4 frîne disc,

ABOY



3



4



5

dublu circuit; viteză maximă 220 km/oră; consum 12,5 l/100 km.

4. — **VOLVO 164 E**: 6 cilindri în linie; 2980 cmc; putere maximă 175 CP (SAE) la 5800 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc, dublu circuit, servoaasistate; cutie de viteze automată; viteză maximă 185 km/oră; consum 15 l/100 km.

5. — **TRIUMPH TOLEDO 1500 TC**: 4 ci-

lindri în linie; 1493 cmc; putere maximă 65 CP (DIN) la 5500 rot/min; soluția clasică; frâne disc pe roțile din față, cu tamburi pe roțile din spate; viteză maximă 145 km/oră; consum 8,5 l/100 km.

6. — **AUDI 100 GL**: 4 cilindri în linie; 1871 cmc; putere maximă 130 CP (DIN) la 5500 rot/min; soluția totul în față; frână disc pe roțile din față,

ABOM



cu tamburi pe roțile din spate; dublu circuit de frînare; viteză maximă 180 km/oră; consum 8,9 l/100 km.

7. — **MORRIS MARINA 1800 TC**: 4 cilindri în linie; 1798 cmc; arbore cu came în carter; putere maximă 87 CP (DIN) la 5500 rot/min; soluția clasică; punte spate rigidă pe arcuri cu foi; viteză maximă 168 km/oră; consum 7,5 l/

100 km.

8. — **MERCEDES BENZ 350 SLC**: 8 cilindri în V; 3499 cmc; putere maximă 230 CP (SAE) la 6000 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc servoasistate, dublu circuit; viteză maximă 212 km/oră; consum 13,5 l/100 km.

9. — **JIGULI VAZ-2101**: 4 cilindri în linie; 1197 cmc; putere maximă 60 CP (DIN) la



8



9

5600 rot/min; soluția clasică; 4 frîne disc, dublu circuit; viteză maximă 140 km/oră; consum 8,5 l/100 km.

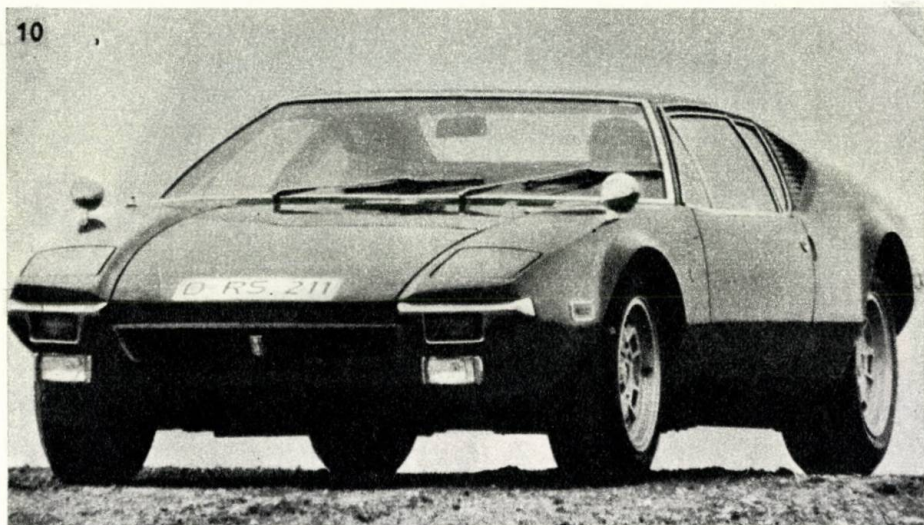
10. — **DE TOMASO PANTERA**: 8 cilindri în V; 5750 cmc; putere maximă 310 CP (SAE) la 5400 rot/min; soluția totul în spate cu motor central; 4 frîne disc, dublu circuit; cutie de viteze cu 5+1 trepte sincronizate; diferențial

autoblocant; condiționare a aerului în interiorul caroseriei; viteză maximă 260 km/oră; consum 15 l/100 km.

11. — **MONTEVERDI 375 L**: produsul singurei uzine constructoare de automobile existente în Elveția; motor Chrysler de 8 cilindri în V la 90°; 7206 cmc; putere maximă 380 CP (SAE) la 4600 rot/min; soluția clasică; cutie de

ALBUM

10



11



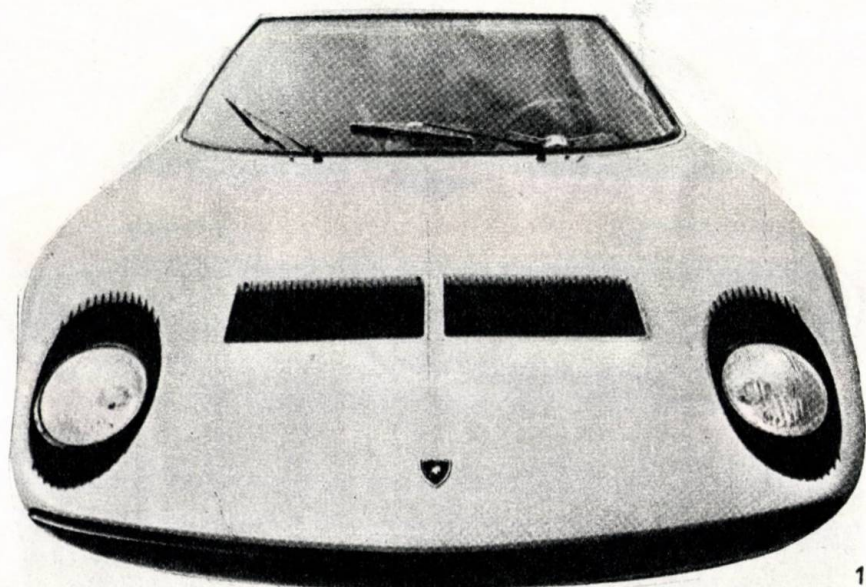
viteze automată «Torqueflite» (Chrysler); diferențial autoblocant; 4 frâne disc; caroserie Fissore; viteză maximă 255 km/oră; consum 18—22 l/100 km.

12. — **LIGIER IS 2:** 6 cilindri în V; 2670 cmc; putere maximă 170 CP (DIN) la 5500 rot/min; motor central, tracțiune spate; 4 frâne disc servoasistate; cutie de viteze cu 5 trepte;

viteză maximă 240 km/h; există și o versiune de curse cu motorul «împins» la 270 CP.

13. — **LAMBORGHINI MIURA P 400 SV:** 12 cilindri în V la 60°; 3929 cmc; putere maximă 385 CP (DIN) la 7700 rot/min; soluția totul în spate cu motor central, plasat transversal înaintea punții din spate; 4 frâne disc servoasistate, dublu circuit; diferențial autoblocant; cutie de

ALFA ROMEO



13

viteze cu 5+1 trepte sincronizate; viteza maximă 300 km/oră; consum 18—20 l/100 km.

14. — **MASERATI GIBLI SS 5000 spider:** 8 cilindri în V; 4719 cmc; putere maximă 330 CP (DIN) la 5000 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc, dublu circuit; cutie de viteze cu 5+1 trepte, sincronizate; diferențial autoblocant; condiționare a aerului în interiorul ca-

roseriei; viteza maximă 270 km/oră; consum 22 l/100 km.

15. — **ALFA ROMEO MONTREAL:** 8 cilindri în V; 2593 cmc; putere maximă 230 CP (SAE) la 6500 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc, dublu circuit; cutie de viteze cu 5+1 trepte, toate treptele sincronizate; diferențial autoblocant; viteza maximă 220 km/oră; con-

ALFA ROMEO



14



15

sum 18,5 l/100 km.

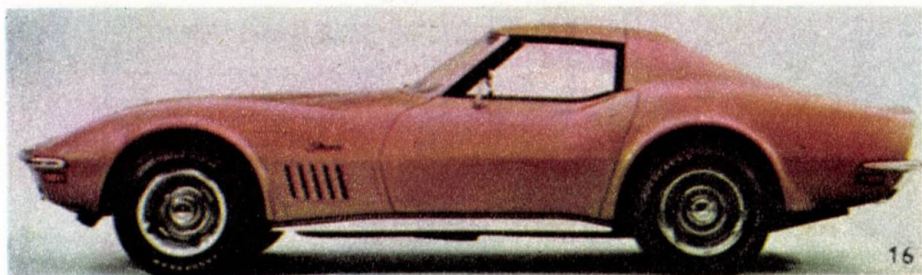
16. — **CHEVROLET CORVETTE**: 8 cilindri în V la 90°; 5700 cmc; putere maximă 375 CP (SAE) la 6000 rot/min; soluția clasică; sistem de aprindere electronic tranzistorizat; 4 frâne disc, dublu circuit; viteză maximă 195 km/oră; consum 16 l/100 km.

17. — **FERRARI 365 GTB**: 12 cilindri în V

la 60°; 4390 cmc; putere maximă 352 CP (DIN) la 7500 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc dublu circuit, servoasistate; cutie de viteze cu 5+1 trepte sincronizate; diferențial autoblocant; climatizare a aerului în interiorul caroseriei; viteză maximă 280 km/oră; consum 20—23 l/100 km.

18. — **OPEL GT/J**: 4 cilindri în linie; 1879 cmc;

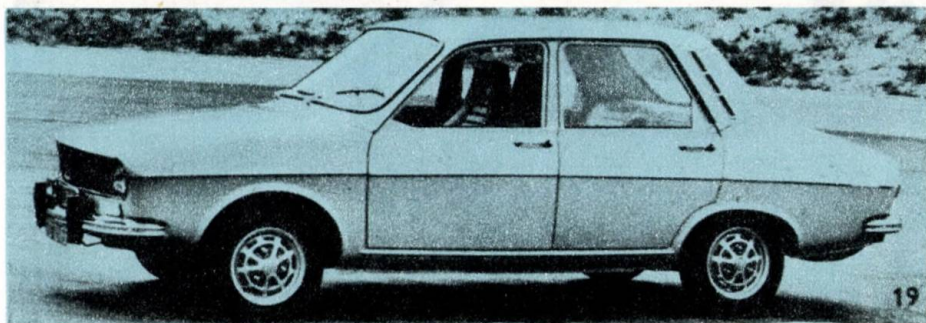
ALFA ROMEO



16



18



19

putere maximă 103 CP (SAE) la 5400 rot/min; soluția clasică; 2 frâne disc pe roțile din față, frâne cu tamburi pe roțile din spate; viteza maximă 185 km/oră; consum 11,5 l/100 km.

19. — **RENAULT 12 TS**: 4 cilindri în linie; 1289 cmc; putere maximă 60 CP (DIN) la 5500 rot/min; soluția totul în față; cutie de viteze cu 4+1 trepte sincronizate; 2 frâne disc

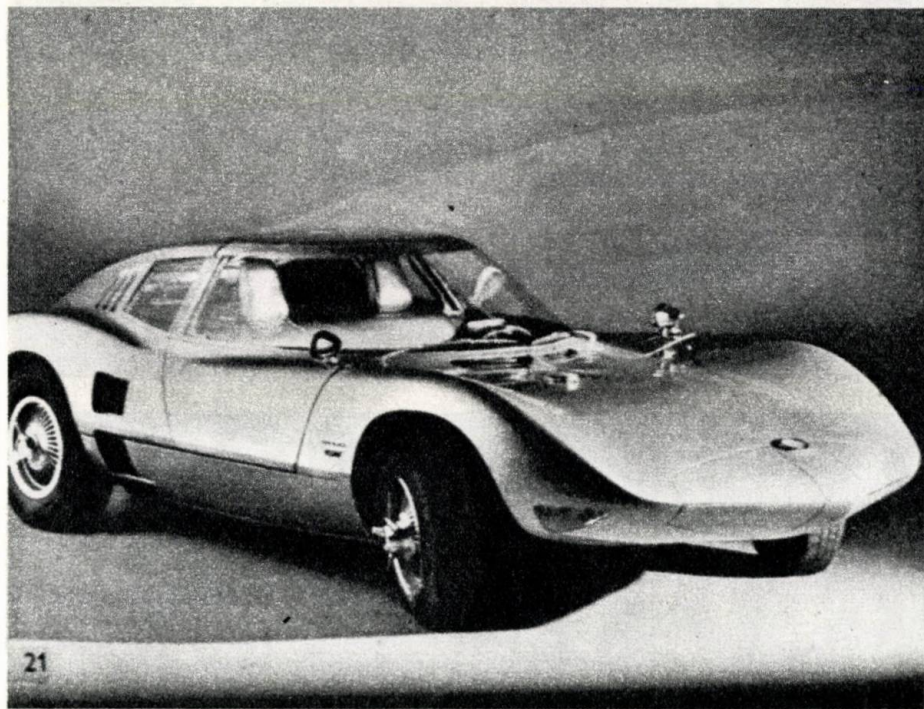
pe roțile din față, frâne cu tamburi pe roțile din spate; viteza maximă 150 km/oră; consum 8—10 l/100 km.

20. — **PORSCHE 911 S**: 6 cilindri orizontali opuși; 2341 cmc; putere maximă 190 CP (DIN) la 6500 rot/min; răcire cu aer; 4 frâne disc, dublu circuit; cutie de viteze cu 5+1 trepte sincronizate; caroserie 2+2 locuri; viteza maxi-

ABOY



20



21

mă 230 km/oră; consum 10,2 l/100 km.

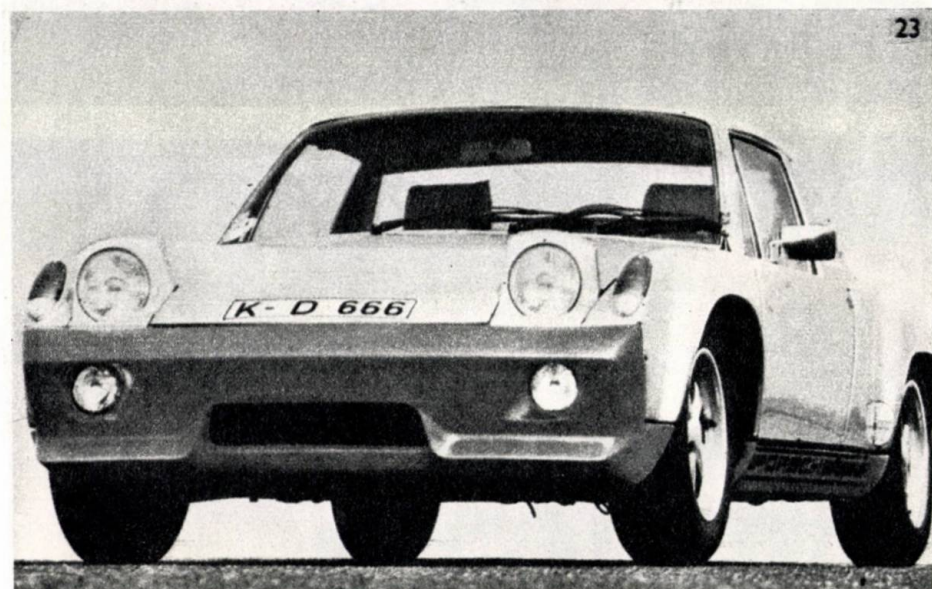
21. — **CHEVROLET CORVETTE STING RAY**: 8 cilindri în V; 7488 cmc; putere maximă 395 CP (SAE) la 4800 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc servoasistate, dublu circuit; cutie de viteze automată «Hydra-Matic»; viteză maximă 235 km/oră; consum 18 l/100 km.

22. — **ALPINE RENAULT A 310**: 4 cilindri

în linie; 1605 cmc; putere maximă 125 CP (DIN) la 6250 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc, dublu circuit, ventilate în față; cutie de viteze cu 5+1 trepte sincronizate; viteză maximă 215 km/oră; consum 15 l/100 km.

23. — **VW — PORSCHE 914/6**: 6 cilindri orizontali opuși; 1991 cmc; putere maximă 125 CP (SAE) la 5800 rot/min; soluția totul în spate

ALFA ROMEO



cu motorul central plasat înaintea punții; răcire cu aer; 4 frâne disc, dublu circuit; cutie de viteze cu 5+1 trepte, sincronizate; viteză maximă 200 km/oră; consum 9 l/100 km.

24. — **FERRARI DINO GTS**: 6 cilindri în V la 60°; 2418 cmc; putere maximă 195 CP (DIN) la 7600 rot/min; soluția totul în spate cu motor central plasat transversal; 4 frâne disc servo-

asistate; diferențial autoblocant; viteză maximă 240 km/oră; consum 12—14 l/100 km.

25. — **ALFA ROMEO GTA JUNIOR**: 4 cilindri în linie; 1290 cmc; putere maximă 110 CP (SAE) la 6000 rot/min; soluția clasică; 4 frâne disc servoasistate; viteză maximă 175 km/oră; consum 11,5 l/100 km.

26. — **SESSANO NSU**: 4 cilindri în linie;

ABOUM

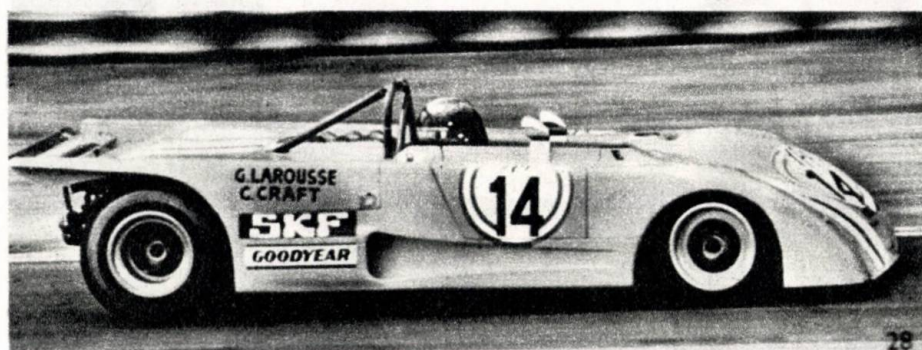


1177 cmc; putere maximă 65 CP (DIN) la 5500 rot/min; soluția totul în spate; răcire cu aer; frâne disc pe roțile din față, cu tamburi pe roțile din spate; caroserie Michelotti; viteza maximă 155 km/oră; consum 10,5 l/100 km.
27. — **FERRARI 312 P/B**: motor 12 cilindri opuși; 3000 cmc; 48 supape; 450 CP la 10800 rot/min; greutate 695 kg, ampatament 222 cm;

ecartament față 142 cm; ecartament spate 140 cm; soluția totul în spate, viteza maximă peste 320 km/oră.

28. — **LOLA T-280**: construită de cunoscutul specialist Eric Broadley, motor Ford-Cosworth V 8; 3000 cmc; 450 CP la 10000 rot/min; soluția totul în spate; cutie de viteze Hewland; ampatament 234 cm, ecartament față-spate 134 cm;

ALFA ROMEO



viteză peste 320 km/oră.

29. — **ALFA ROMEO 33/TT**: 8 cilindri în V; 3000 cmc; 4 arbori cu came în cap; injecție indirectă; 440 CP la 9800 rot/min; soluție totul în spate; șasiu construit din țevă de oțel; greutate 660 kg; viteză 330 km/oră.

30. — **PORSCHE 917**: 12 cilindri orizontali opuși; 4494 cmc; putere maximă 600 CP (DIN)

la 8300 rot/min; soluția totul în spate cu motor central longitudinal; injecție de benzină; diferențial autoblocant; 4 frâne disc, dublu circuit; viteză maximă 300—340 km/oră.

31. — **FERRARI 512 S**: 12 cilindri în V la 60; 4998 cmc; putere maximă 620 CP (DIN) la 8500 rot/min; soluția totul în spate cu motor central longitudinal, injecție indirectă de ben-

ABU



zină Lucas; răcire cu apă prin 2 radiatoare și 2 pompe; diferențial autoblocant, aprindere electronică; 4 frâne disc, dublu circuit; viteză maximă 350 km/oră.

32. — **SURTEES TS 10**: mașină de formula 2, inspirată după TS-9 și după Tyrrell ca aerodinamism față; motor Ford de 1850 cmc; 259 CP la 10000 rot/min; ampatament 238 cm; ecarta-

ment față 144 cm; ecartament spate 147 cm; viteză circa 280 km/oră.

33. — **CHEVRON B-20**: mașină utilizată de regretatul Jo Siffert; șasiu tubular; motor B.M.W de 270 CP; 2000 cmc; greutate 615 kg; viteză 275 km/oră.

34. — **G.R.D.-272** (Groupment Racing Development): mașină de formula 2; motor Ford



32



Cosworth BDA de 1798 cmc; 259 C.P.; radiatoare montate lateral; greutate 630 kg; viteză 260 km/oră.

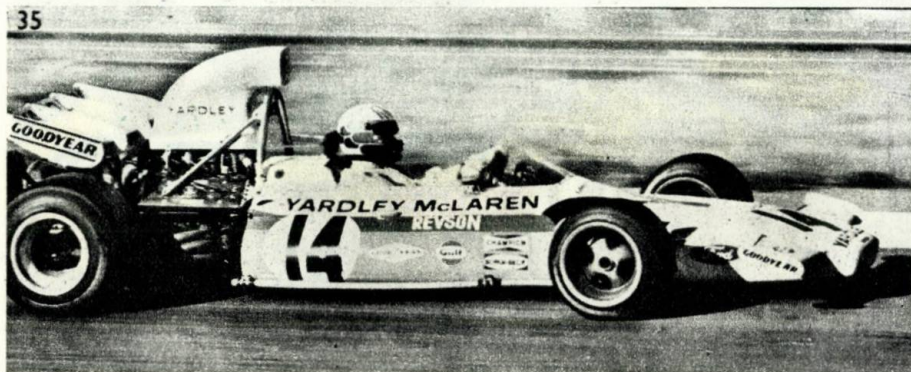
35. — **MC-LAREN-FORD M 19**: motor Ford Cosworth; 3000 cmc; V 8; 32 supape; 450 CP la 10500 rot/min; cutie de viteze Hewland; suspensie cu flexibilitate variabilă; viteza circa 330 km/oră.

36. — **MARCH-FORD 721 X** (formula 1): proiectat de tânărul constructor Robin Herd; motor Ford V 8; 3000 cmc; 460 CP; cutie de viteze construită din piese de origine Alfa-Romeo; radiatoare plasate lateral; se remarcă partea din față cu o formă aerodinamică inedită.

37. — **BRABHAM-FORD BT 34**: motor Ford Cosworth; 3000 cmc; V 8; 32 supape; 450 CP

ABOM

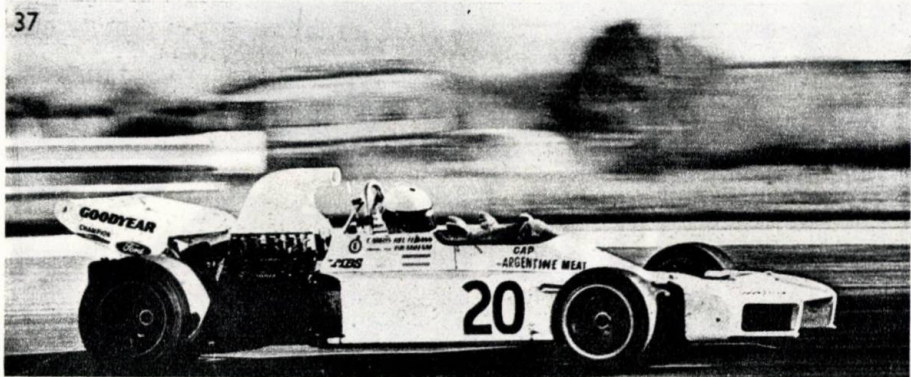
35



36



37



la 10500 rot/min; ampatament 241 cm; ecartament față 149 cm; ecartament spate 155 cm; rezervoarele de benzină așezate lateral, la mijloc.

38. — **SURTEES-FORD TS/9**: motor Ford Cosworth; V 8; 3000 cmc; 32 supape; 450 CP la 10500 rot/min; cutie de viteze Hewland; distanța între axe 254 cm; ecartament față-

spate 148 cm.

39. — **MATRA MS-120 C**: motor V 12 cu 48 supape; 3000 cmc; 465 CP la 10000 rot/min; greutate 620 kg; colectoarele eșapamentului construite din țevă de titan.

40. — **FERRARI 312-B 2**: motor 12 cilindri opuși de 3000 cmc; 48 supape; 480 CP la 12000 rot/min; marea noutate o găsim la suspensia

ABOM



din spate, la care amortizoarele și resoartele sînt montate orizontal (cea mai reușită realizare la mașinile de formula 1).

V-am prezentat în aceste pagini cîteva modele din producția mondială de automobile începînd cu mașinile de serie și terminînd cu bolizii de excepție, destinați întrecerilor sportive. Știm că «tabloul» nu este complet. Dar cine poate deveni exhaustiv într-un domeniu în care noutățile și modificările curg în cascadă, lună de lună și chiar săptămîină de săptămîină?



